



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 2. März 2006 (03.03)
(OR. en)**

6935/06

**Interinstitutionelles Dossier:
2006/0025(COD)**

**TRANS 54
MAR 24
AVIATION 31**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des
Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 28. Februar 2006

Empfänger: der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA

Betr.: – MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT,
DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN
WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN
AUSSCHUSS DER REGIONEN über die Verbesserung der
Sicherheit der Lieferkette

– Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES zur Verbesserung der
Sicherheit der Lieferkette

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(2006)79 endgültig

Anl.: KOM(2006)79 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 27.2.2006
KOM(2006)79 endgültig

2006/0025(COD)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT,
DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND
SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

über die Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

(SEK(2006)251)

(von der Kommission vorgelegt)

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT,
DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND
SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

über die Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

1. Notwendige Gefahrenabwehr im Verkehr
 - 1.1 Der Terrorismus gehört zu den schwersten Bedrohungen für Demokratie und Freiheit. Die Gefahr terroristischer Anschläge auf den Güterverkehr ist weiterhin groß. Der mögliche Verlust an Menschenleben und die wirtschaftlichen Schäden lassen sich weder abschätzen noch beziffern.
 - 1.2. Die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich ist zu einer Frage von globaler Bedeutung geworden. Sie betrifft die Europäische Union, die in ihrer Rolle als Handelspartner auf effiziente und sichere Verkehrsträger auf allen Ebenen angewiesen ist. Ihre Handelspartner wenden sich zunehmend Sicherheitsproblemen im Güterverkehr zu. So haben die Vereinigten Staaten für Importe bereits bestimmte Sicherheitsmaßnahmen erlassen, die sich auch auf die Lieferketten in Europa auswirken.
 - 1.3. Die Gefahrenabwehr im Verkehr wurde in Europa in letzter Zeit erheblich verbessert. So wurde für die Sicherheit in der Luftfahrt und auf Flughäfen ein europäischer Rahmen¹ geschaffen, und die Seeverkehrssicherheit sowie die Gefahrenabwehr in Häfen² wurden verstärkt. Nach den jüngst verabschiedeten Sicherheitsmaßnahmen für Seehäfen³ dürfte sich auch die Gefahrenabwehr im gesamten Hafengebiet weiter verbessern.
 - 1.4. Die Kommission hat bereits 2003 auf die Notwendigkeit hingewiesen, Güterbeförderungen im Landverkehr besser zu schützen⁴. Derzeit gibt es keinerlei Vorschriften, die sich auf die gesamte Lieferkette des Landverkehrs in der Gemeinschaft erstrecken. Die Lieferkette umfasst definitionsgemäß sämtliche Beförderungsvorgänge und Begleitprozesse zwischen dem Herstellungs- und dem Bestimmungsort einer Ware.
 - 1.5. Die Gefahr terroristischer Anschläge hat die Anfälligkeit der Lieferkette und den Handlungsbedarf deutlich werden lassen. Die Bürger erwarten, dass die Lieferkette als unverzichtbarer Teil ihres Alltags durch Sicherheitsmaßnahmen geschützt wird, und die Unternehmen können die Gefahrenabwehr zum Schutz ihrer Beschäftigten, Gesellschaften und Kunden sowie der Öffentlichkeit vor Terrorangriffen nicht länger vernachlässigen.

¹ Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

² Verordnung (EG) Nr. 725/2004, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

³ Richtlinie 2005/65/EG, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.

⁴ Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr, KOM(2003) 229 endg., S. 18.

- 1.6. Um den Terrorismus zu bekämpfen, haben die Staats- und Regierungschefs der EU dazu aufgerufen, „die Sicherheit aller Verkehrssysteme zu erhöhen, unter anderem durch Stärkung des Rechtsrahmens und Verbesserung der Präventionsmechanismen⁵.“
- 1.7. Untätigkeit ist keine Alternative. Die Kommission schlägt daher als Ergänzung bereits bestehender Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Verkehr eine Gemeinschaftsmaßnahme zur besseren Sicherung der Lieferkette des Landverkehrs vor. Die Gefahrenabwehr im Personenverkehr, insbesondere im Massenverkehr, ist nicht Gegenstand des Vorschlags und kann nötigenfalls zu einem späteren Zeitpunkt behandelt werden.
2. Hin zu einem besseren Schutz der Lieferkette
 - 2.1. Angesichts des dringenden Handlungsbedarfs und der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates legt die Kommission diese Mitteilung sowie einen Legislativvorschlag für einen besseren Schutz der Lieferkette vor.
 - 2.2. Die Mitteilung enthält die wesentlichen Fakten zur Sicherheit der Lieferkette, die jede Initiative auf diesem Gebiet zu berücksichtigen hat. Diskutiert werden die Vor- und Nachteile verschiedener Handlungsmöglichkeiten sowie die Gründe, weshalb der vorgeschlagene Rechtsakt am ehesten geeignet ist, die Sicherheit des europäischen Güterverkehrs gezielt zu verbessern.
 - 2.3. Ziel des Vorschlags ist ein besserer Schutz der Lieferkette, um den europäischen Güterverkehr insgesamt besser vor terroristischen Angriffen zu schützen.
 - 2.4. Ziele des Vorschlags der Kommission:
 - besserer Schutz der Lieferkette ohne Beeinträchtigung des freien Handelsflusses
 - Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für ein systematisches Vorgehen auf europäischer Ebene, ohne den Verkehrsbinnenmarkt und die Wirksamkeit bestehender Sicherheitsmaßnahmen zu gefährden
 - Vermeidung unnötiger Verfahren und Belastungen auf europäischer und innerstaatlicher Verwaltungsebene.
 - 2.5. Die von der Kommission vorgeschlagene Maßnahme
 - verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Schaffung eines Qualitätskennzeichens für die Sicherheit („zuverlässiges Unternehmen“), das Unternehmen der Lieferkette, die europäische Mindestsicherheitsanforderungen erfüllen, verliehen und somit innerhalb des Binnenmarkts anerkannt werden kann;
 - enthält im Rahmen der verbindlichen Vorschriften für die Mitgliedstaaten eine freiwillige Regelung, nach der Unternehmen der Lieferkette ihr Sicherheitsniveau verbessern können und dafür Vergünstigungen erhalten;

⁵ Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004, 29. März 2004, Dok. 7906/04.

- überträgt den Unternehmen die Verantwortung für ihr Sicherheitsniveau im europäischen Güterverkehr;
- lässt „zuverlässige Unternehmen“ von vereinfachten Sicherheitskontrollen profitieren und gibt ihnen die Möglichkeit, sich im Bereich der Sicherheit von Konkurrenzunternehmen positiv abzugrenzen und sich so unternehmerische und wettbewerbliche Vorteile zu verschaffen;
- ermöglicht im Rahmen des Ausschussverfahrens die regelmäßige Aktualisierung und Verbesserung von Sicherheitsanforderungen, einschließlich anerkannter internationaler Vorschriften und Normen.

3. Wichtige Fragen und die Antworten der Kommission

Welches Sicherheitsniveau ist notwendig?

- 3.1 Für zwei wesentliche Verbindungsglieder vieler Lieferketten, nämlich Luftverkehr und Flughäfen sowie Seeverkehr und Seehäfen, wurde ein hohes Sicherheitsniveau geschaffen, und zwar durch klar definierte, rechtsverbindliche Vorschriften, Kontrollen und sonstige Maßnahmen. Ein ähnliches Vorgehen bei den übrigen Gliedern der Lieferkette würde deren Sicherheit insgesamt zweifellos verbessern.
- 3.2. Bei einem Vergleich des Luft- und Seeverkehrs mit der Lieferkette in ihrer Gesamtheit werden jedoch grundlegende Unterschiede deutlich. Kennzeichnend für die Märkte des See- und des Luftverkehrs ist ihre begrenzte Zahl von Unternehmen, die vor allem in räumlich begrenzten, klar definierten und kontrollierbaren Gebieten aktiv sind. Für sie stellen Sicherheitsvorkehrungen nichts Ungewöhnliches dar.
- 3.3. Die Lieferkette des Landverkehrs hat in ihrer Gesamtheit völlig andere Dimensionen. Allein im Sektor der Verkehrs- und verwandten Nebenleistungen sind über eine halbe Million⁶ Unternehmen aktiv, vom multinationalen Großkonzern bis zum Kleindienstleister, die in einer Vielzahl von Kulturen und Geschäftsumfeldern verwurzelt sind. Sie sind in der gesamten Gemeinschaft aktiv. Die meisten verfügen derzeit über kein Sicherheitsmanagement und haben erst begonnen, entsprechende Maßnahmen einzuleiten.
- 3.4. Das Bewusstsein für die Gefahrenabwehr sollte unter allen Akteuren der innergemeinschaftlichen Lieferkette geschärft werden. Je nach Art der beförderten Fracht, der Position eines Unternehmens innerhalb der Lieferkette und der Anfälligkeit der Infrastruktur ist es möglich, das notwendige Sicherheitsniveau zu bestimmen. In hohem Maße präskriptive und für alle Unternehmen geltende Sicherheitsmaßnahmen würden zu einem Bruch der Lieferkette führen. Andererseits legen immer mehr Unternehmen eigene Sicherheitsstandards fest, um nicht nur ihre eigenen Aktivitäten und Marken zu schützen, sondern auch als Instrument zur Auswahl ihrer Partner innerhalb der Lieferkette.

⁶ Schätzung nach „EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2004“, Abschnitt 3.1.12. Bei diesem Wert (EU-25) sind Produzenten, die am Anfang der Lieferkette stehen, nicht inbegriffen. Andernfalls läge die Gesamtzahl der Unternehmen in der Lieferkette bei rund 4,7 Millionen.

- 3.5. In der Praxis ist es daher unmöglich, mit einer einzigen umfassenden Aktion, ähnlich wie im Luft- und im Seeverkehr, Vorschriften und Maßnahmen für die Lieferkette des Landverkehrs zu erlassen. Realistischer ist die Festlegung von Mindestsicherheitsanforderungen, die schrittweise an den technischen Fortschritt und neu auftretende Risiken angepasst werden können, um in einem gegebenen Betriebsumfeld für ausreichende Sicherheit zu sorgen.

Sicherheitsvorschriften nur für Containergut?

- 3.6. Die meisten Initiativen und Diskussionen sind derzeit auf den intermodalen Containerverkehr gerichtet, sowohl auf nationaler und internationaler Ebene als auch auf der Ebene einzelner Unternehmen. Dies ist verständlich angesichts der Befürchtung, dass Container für den Schmuggel von Waffen für Terroristen oder gar als Träger chemischer, biologischer, radiologischer oder nuklearer Kampfstoffe missbraucht werden könnten.
- 3.7. Container sind jedoch nicht die einzigen möglichen Ziele. Im innereuropäischen Handel werden viele unterschiedliche Ladeeinheiten verwendet, die alle dem gleichen Risiko ausgesetzt sind, für terroristische Handlungen missbraucht zu werden. Dasselbe gilt im Grunde für sämtliche Formen der Güterbeförderung, die alle einem potenziellen Missbrauch ausgesetzt sind.

Sicherheitsvorschriften für Einzelbereiche oder die gesamte Lieferkette?

- 3.8. Es besteht die Versuchung, die Anstrengungen für einen besseren Schutz der Lieferkette nur auf bestimmte, klar definierte Schlüsselbereiche zu konzentrieren. So sind Entwicklungen im Gange, um Siegel besser vor Manipulationen zu schützen, die meisten Logistikzentren haben ihre Zugangsvorschriften verschärft und viele Unternehmen haben Hintergrundkontrollen und Identitätskarten für ihre Beschäftigten eingeführt. Das Risikobewusstsein nimmt zu.
- 3.9. All diese Entwicklungen sind zu begrüßen. Sie sind jedoch nur von begrenzter Wirkung und beinhalten kein systematisches Sicherheitskonzept für die Lieferkette, wie es notwendig ist, um auf mögliche terroristische Bedrohungen oder Angriffe möglichst rasch und effizient zu reagieren
- 3.10. Zur Lieferkette gehören eine Vielzahl von Beförderungsvorgängen und Begleitprozessen zwischen dem Herstellungs- und dem Bestimmungsort einer Ware. Diese Vorgänge stehen in einer Wechselbeziehung zueinander, ebenso wie die Unternehmen, von denen sie ausgeführt werden. Um für die gesamte Lieferkette ein hohes Sicherheitsniveau zu erreichen, müssen sämtliche Elemente, einschließlich des Informationsflusses, zu einem Ganzen zusammengeführt werden.
- 3.11. Einzelne Sicherheitsmaßnahmen in bestimmten Schlüsselbereichen bergen jedoch das Risiko, dass sie ihre gewünschte Wirkung verfehlen. So sind beispielsweise sichere Plomben nur wenig hilfreich, wenn nicht gleichzeitig das Sicherheitsbewusstsein der Beschäftigten durch entsprechende Maßnahmen geschärft wird. Ein absolut sicherer Abschnitt einer mehrere Unternehmen umfassenden Lieferkette, für die ein bestimmtes Sicherheitsmerkmal entscheidend ist, wäre kaum von Vorteil, wenn ein anderer Teil der Lieferkette mit anderen Sicherheitsmerkmalen ungesichert bliebe. Auf internationaler Ebene werden nur vollständig gesicherte

Lieferketten anerkannt. Die Vielzahl spezifischer Sicherheitsmerkmale erfordert maßgeschneiderte Lösungen, die den Eigenheiten der Unternehmen und Lieferketten Rechnung tragen.

- 3.12. Es erscheint daher sinnvoller, sich auf ein gemeinschaftliches Sicherheitskonzept für die Lieferkette anstatt auf Einzellösungen zu konzentrieren. Dies schließt keineswegs aus, auf Gemeinschaftsebene ausführliche Mindestanforderungen oder sogar Einzelvorschriften für bestimmte Bereiche festzulegen. Wie später dargelegt wird, sollte das Sicherheitskonzept solche Mindestanforderungen für die einzelnen Glieder der Lieferkette und bei Bedarf besondere technische Vorschriften beinhalten. In jedem Fall aber sollte das Konzept regelmäßig und einfach zu aktualisieren sein.
- 3.13. Ein gemeinsames Sicherheitskonzept würde den Unternehmen, die oftmals erhebliche Investitionen in die Sicherheit tätigen, als Orientierungshilfe dienen.

Wer sollte für die Sicherheit verantwortlich sein?

- 3.14. Zu entscheiden ist, ob eines der beteiligten Unternehmen für die Sicherheit der gesamten Lieferkette, oder jedes Unternehmen für den unter seiner Verantwortung stehenden Teil der Kette verantwortlich sein soll. Dies ist ein wichtiger Punkt, da in der Lieferkette eine Vielzahl von Unternehmen aktiv sind.
- 3.15. In der Regel beginnt die Lieferkette mit der Versandvorbereitung am Herstellungsort einer Ware. Diese kann in Container verladen oder anderweitig verpackt werden. Sie kann am Herstellungsort abgeholt und mit einem einzigen Verkehrsmittel an ihren Bestimmungsort transportiert werden. Sie kann auch in Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals transportiert werden, wo gegebenenfalls ein Verkehrsträgerwechsel stattfindet. Daran können Speditionsfirmen, Agenturen oder Makler beteiligt sein. Zu jedem Glied in der Lieferkette gehören komplexe Informationsprozesse.
- 3.16. Es besteht die Versuchung, die Verantwortung für den Schutz der gesamten Lieferkette einem einzigen Unternehmen aufzuerlegen. Dies wäre zwar einfach, würde aber den Gegebenheiten des Marktes nicht gerecht werden. So gibt es spezialisierte Hersteller, die wegen des Umfangs und der Art ihrer Aktivität die Beförderungen entweder selbst durchführen oder zumindest die vollständige Kontrolle darüber haben. Ihnen kann durchaus die Verantwortung für die Sicherheit der gesamten Lieferkette übertragen werden.
- 3.17. Im normalen Marktgeschehen führen die Hersteller jedoch nicht alle Beförderungsvorgänge selber durch. Diese werden vielmehr von spezialisierten Unternehmen bewerkstelligt, für die Eisenbahnunternehmen nur ein Beispiel sind. Häufig wissen die Hersteller nicht einmal und brauchen auch nicht zu wissen, wie und von wem ihre Güter befördert werden. Dasselbe gilt auch für andere Unternehmen in der Lieferkette. Sie kontrollieren unter Umständen mehr als ein Glied oder, was seltener vorkommt, die gesamte Lieferkette, mit Ausnahme des ersten Abschnitts am Herstellungsort. Ihr Verantwortungsbereich kann sich daher auf mehr als einen Abschnitt erstrecken.
- 3.18. Diese Marktgegebenheiten lassen nur eine Schlussfolgerung zu: Jedes Unternehmen der Lieferkette ist ausschließlich für die Sicherheit seines eigenen Tätigkeitsbereichs

verantwortlich. Durch die Bündelung der einzelnen Sicherheitsmaßnahmen wird die Lieferkette in ihrer Gesamtheit geschützt.

- 3.19. Eine Untersuchung der Lieferkette ergibt, dass diese in vier Tätigkeitsbereiche mit jeweils eigenen Sicherheitsanforderungen unterteilt werden kann:
- Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort
 - Gütertransport
 - Güterspedition
 - Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen sowie von Binnenterminals.

Wie können bestehende EU-Konzepte zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette genutzt werden?

- 3.20. Die gemeinschaftlichen Zollvorschriften⁷ sehen den Begriff des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ vor. Unternehmen, die bestimmte Zuverlässigkeitskriterien erfüllen, können den Status eines „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ erhalten, durch den sie in den Genuss von Erleichterungen bei sicherheitsrelevanten Zollkontrollen und/oder Vereinfachungen gemäß den Zollvorschriften gelangen. Letztere sind von besonderem wirtschaftlichem Wert, da die betreffenden Unternehmen ihren Materialfluss dann nach eigenen Bedürfnissen gestalten können.
- 3.21. Nach der Verordnung für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt⁸ können „reglementierte Beauftragte“ oder Luftfahrtunternehmen einen Versender als „bekannten Versender“ einstufen, wenn er bestimmte sicherheitsrelevante Kriterien erfüllt. Dies hat zur Folge, dass die von solchen Versendern stammende Fracht von bestimmten Sicherheitskontrollen ausgenommen wird.
- 3.22. Beiden Konzepten liegt die Idee zugrunde, dass Unternehmen, die freiwillig bestimmte Anforderungen erfüllen und von den Behörden überprüft wurden, von bestimmten Erleichterungen profitieren sollten. Solche Unternehmen werden regelmäßig überprüft. Mit dem Begriff „zuverlässiges Unternehmen“ lässt sich das Konzept, mit den geeigneten Änderungen versehen, auch für die Sicherheit der Lieferkette nutzen.
- 3.23. Es sollten spezifische Mindestanforderungen für die Unternehmen festgelegt werden, die in folgenden vier Tätigkeitsbereichen aktiv sind:
- Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort
 - Gütertransport
 - Güterspedition
 - Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen sowie von Binnenterminals.

⁷ Verordnung (EG) Nr. 648/2005, ABl. L 117 vom 4.5.2005, S. 13.

⁸ Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

- 3.24. Durch eine Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ in den Mitgliedstaaten hätten die Unternehmen in der Lieferkette die Möglichkeit nachzuweisen, dass sie bestimmte Mindestsicherheitsanforderungen erfüllen. Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ würde jenen Unternehmen verliehen, die diese Anforderungen erfüllen. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten entweder auf bestehende Regelungen oder Verfahren zurückgreifen, oder ein speziell auf die Sicherheit der Lieferkette zugeschnittenes System einführen. Die Anwendung der Regelung muss nachgeprüft werden, da ohne Kontrolle kein Vertrauen möglich ist.
- 3.25. Die Anwendung der Regelung erfolgt freiwillig, da angesichts ihrer großen Zahl unmöglich alle Unternehmen in der Lieferkette die spezifischen Mindestanforderungen erfüllen und die Mitgliedstaaten nicht sicherstellen können, dass die Einhaltung angemessen überprüft wird. Kein Unternehmen wird dazu verpflichtet, an der Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ teilzunehmen.
- 3.26. Um die Integrität des Binnenmarktes aufrechtzuerhalten, muss der in einem Mitgliedstaat verliehene Status „zuverlässiges Unternehmen“ in jedem anderen Mitgliedstaat, in dem das betreffende Unternehmen aktiv ist, anerkannt werden.
- 3.27. In gerechtfertigten Fällen können die Mitgliedstaaten „zuverlässigen Unternehmen“ Zugangsbeschränkungen für Anlagen und Infrastruktur auferlegen.

Welche Vorteile bietet die Regelung für „zuverlässige Unternehmen“?

- 3.28. Der Erfolg der Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ hängt davon ab, ob sich in der Praxis für die Behörden und die Unternehmen, die sich für die notwendigen Investitionen entscheiden, spürbare Vorteile ergeben.
- 3.28.1. Einsatz öffentlicher Ressourcen: Die Sicherheitsbehörden könnten ihre Kontrollressourcen auf jene Unternehmen konzentrieren, die nicht an der Regelung teilnehmen, ohne dabei auf ihr Recht zu verzichten, auch „zuverlässige Unternehmen“ gegebenenfalls zu kontrollieren. Die Zollbehörden wenden dieses System bereits mit Erfolg auf „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ an. Auch die Sicherheitsbehörden sollten deshalb in der Lage sein, aus der Möglichkeit, ihre Ressourcen gezielter einzusetzen, Vorteile zu ziehen.
- 3.28.2. Gemeinsame europäische Sicherheitskampagne: Die Behörden sind erstmals in der Lage, sich auf der Grundlage eines gemeinsamen Bewusstseins sowie gemeinsamer Ziele und Kriterien europäischer Initiativen zur Sicherheit der Lieferkette zu widmen.
- 3.28.3. Verbindungen zur Gefahrenabwehr im Luft- und Seeverkehr: Für Luft- und Seehäfen, einschließlich Hafenanlagen, die strengen gemeinschaftlichen Sicherheitsvorschriften unterliegen, besteht die Gewissheit, dass die von „zuverlässigen Unternehmen“ dort eingebrachte Fracht entlang der gesamten Lieferkette angemessen gesichert wurde. Solche Unternehmen sollten eine Vorzugsbehandlung erhalten, z. B. durch die Anwendung „beschleunigter Verfahren“.
- 3.28.4. EU-weite Anerkennung: Die EU-weite Anerkennung des von einer nationalen Behörde verliehenen Status „zuverlässiges Unternehmen“ ist für die

betreffenden Unternehmen und die Mitgliedstaaten von Vorteil. Die Unternehmen können die Vorteile ihres Status im gesamten Gemeinschaftsgebiet nutzen, und die Mitgliedstaaten können darauf vertrauen, dass der Status in den jeweils anderen Mitgliedstaaten aufgrund einheitlicher europäischer Vorschriften und Mindestsicherheitsanforderungen vergeben wird.

3.28.5. Einbindung in die Sicherung der globalen Lieferkette: Die Zollbehörden, die aufgrund vergleichbarer Vorschriften an den Außengrenzen bei der Ein- und Ausfuhr von Waren Sicherheitskontrollen vornehmen, werden im Rahmen ihrer Regelung für „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ auch den Status „zuverlässiges Unternehmen“ anerkennen, den die Behörde für die Sicherheit der Lieferkette verleiht. Umgekehrt werden „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ von der Behörde für die Sicherheit der Lieferkette anerkannt. Im Fall der Annahme und Umsetzung des dieser Mitteilung beigefügten Vorschlags werden die aktuellen Arbeiten der Zollbehörden und die in dem Vorschlag vorgesehenen Bedingungen zur Kompatibilität und gegenseitigen Anerkennung der beiden Regelungen führen. Die Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ böte zum einen den europäischen Ausfuhrern Einfuhrerleichterungen in den USA, wäre zum anderen aber auch ein Vorgriff auf internationale Entwicklungen. Sie könnte durchaus zu einem Modell für die rasche weltweite Umsetzung der Empfehlungen der Weltzollorganisation zur Sicherung der globalen Lieferkette werden.

3.28.6. Sicherheit im Geschäftsumfeld: „Zuverlässige Unternehmen“ können gegenüber Kunden und Geschäftspartnern in der Lieferkette ihre Fähigkeit nachweisen, keine Sicherheitslücken in der Lieferkette entstehen zu lassen. Für sie wird es einfacher, verantwortungs- und sicherheitsbewusste Geschäftspartner zu erkennen und sie anderen, nicht sicherheitsbewussten Partnern vorzuziehen.

3.28.7. Effizienz und Stabilität für die Unternehmen: Erfahrungen aus Nachbarbereichen lassen den Schluss zu, dass die Teilnahme an der Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ Vorteile bietet. So hatte die amerikanische Initiative zur Erhöhung des Schutzniveaus von Containern im Seeverkehr („Container Security Initiative“ - CSI), die ursprünglich nicht zum Nutzen der Unternehmen entwickelt wurde, ohne Zweifel eine Reihe positiver Begleiteffekte, darunter leistungsfähigere Betriebssysteme, bessere Kontrolle und Vorhersagbarkeit von Beförderungs- und sonstigen Vorgängen sowie zuverlässigere Bearbeitungsfristen und weniger Verluste durch Diebstahl. Jüngste Forschungsergebnisse⁹ weisen darauf hin, dass verbesserte Sicherheitsmaßnahmen sich auch auf eine Reihe von Kostenfaktoren verschiedener Bereiche, sowohl innerhalb der Lieferkette als auch bei den beteiligten Unternehmen, positiv auswirken würden.

Ist ein gemeinschaftlicher Rahmen notwendig?

3.29. Die Behörden der Mitgliedstaaten möchten die Gewissheit, dass in allen Mitgliedstaaten dieselben Mindestsicherheitsanforderungen gelten und wirksam angewandt werden. Wenn der gemeinsame Markt für die Unternehmen der

⁹ James B. Rice, Jr. und Philip W. Spayd: „Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits“, Mai 2005 (Massachusetts Institute of Technology); Hau L. Lee und Seungjin Whang: „Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management“, International Journal of Production Economics, 2004.

Lieferkette verwirklicht ist, werden alle nationalen Behörden mit Unternehmen zu tun haben, die in anderen Mitgliedstaaten den Status „zuverlässiges Unternehmen“ erhalten haben und erwarten, dieselben Erleichterungen in Anspruch nehmen zu können wie die jeweiligen nationalen Unternehmen. Die nationalen Behörden brauchen die Gewissheit, dass die Vorschriften in ganz Europa einheitlich angewandt werden.

- 3.30. Zwar wird stets ein hoher Anteil der Beförderungen auf das Gebiet der Europäischen Union beschränkt bleiben, doch betreffen viele Verkehrsdienste auch Drittstaaten innerhalb und außerhalb Europas. Auch in Ländern außerhalb der EU sind bereits Bestrebungen im Gange, die Sicherheit der Lieferkette zu verbessern. Wegen der Außendimension werden zwar notwendigerweise die Zollbehörden beider beteiligten Handelspartner involviert sein, doch kommen nationale Regelungen zur Gefahrenabwehr unweigerlich auf den Prüfstand. Ein einheitliches europäisches System, das möglichst rasch verwirklicht wird, dürfte erheblichen und sicher größeren Einfluss auf die Entwicklungen in Drittländern haben als eine ungeordnete Vielzahl nationaler Vorschriften.
- 3.31. Die globalen Aspekte der Sicherheit der Lieferkette machen eine Gemeinschaftsstrategie notwendig.

4. Schlussfolgerung

Nach Ansicht der Kommission ist ein erster Schritt notwendig, um die Sicherheit der Lieferkette in ihrer Gesamtheit zu verbessern. Angesichts der Größe und Komplexität des Marktes ist es am vorteilhaftesten, einen freiwilligen, wenngleich kontrollierten Rahmen für die Lieferkette des Landverkehrs zu schaffen.

Der Rahmen fördert den Zusammenhalt zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Unternehmen, was einen besseren Schutz der gesamten Lieferkette bedeutet. Die „beschleunigten Verfahren“ können den nationalen Behörden Anlass geben, die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verwaltungseinrichtungen und mit der Industrie zu verbessern und dadurch den Verwaltungsaufwand zu verringern.

Wenn der Rahmen einmal besteht, kann er im Laufe der Zeit entsprechend den festgestellten Sicherheitsrisiken und der Akzeptanz bei den Unternehmen weiter ausgestaltet werden. Er wird die Unternehmen der Lieferkette dazu ermutigen, neue Instrumente für das Sicherheitsmanagement einzuführen und die bestehenden im Einklang mit den Mindestanforderungen zu optimieren.

Der freiwillige Charakter der Regelung wird durch praktische Vorteile bei Sicherheitskontrollen, auch bei der Zollabfertigung, unterstützt. Er fördert die Innovation und gibt den Teilnehmern Gelegenheit, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Der Vorschlag schließt den Erlass strengerer Maßnahmen nicht aus, wenn sich herausstellt, dass der Markt das vorgeschlagene Konzept nicht annimmt.

Der Vorschlag einer Verordnung ist dieser Mitteilung beigelegt.

BEGRÜNDUNG

1. Hintergrund des vorschlags

• **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der Europäische Rat hat den Verkehr als einen Schlüsselbereich der Terrorismusbekämpfung eingestuft. Er rief deshalb dazu auf, „die Sicherheit aller Verkehrssysteme zu erhöhen, unter anderem durch Stärkung des Rechtsrahmens und Verbesserung der Präventionsmechanismen¹⁰.“ Mit diesem Vorschlag wird den festgestellten Erfordernissen begegnet und dem Ersuchen des Europäischen Rates entsprochen.

• **Allgemeiner Kontext**

Die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich wurde in Europa in letzter Zeit erheblich verbessert. So wurde für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ein europäischer Rahmen¹¹ geschaffen, und die Seeverkehrssicherheit¹² sowie die Gefahrenabwehr in Häfen¹³ wurden verstärkt.

Derzeit gibt es keinerlei Vorschriften für die gesamte Lieferkette des Landverkehrs in der Gemeinschaft, die definitionsgemäß sämtliche Beförderungsvorgänge und Begleitprozesse zwischen dem Herstellungs- und dem Bestimmungsort einer Ware umfasst.

• **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts gibt es keine Rechtsvorschriften.

• **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Der Vorschlag knüpft an bestehende Rechtsvorschriften für die Gefahrenabwehr im Verkehr an. Er steht mit Zollmaßnahmen zur Verstärkung der Gefahrenabwehr an den Außengrenzen im Einklang und dient den Zielen der Lissabon-Agenda.

2. Anhörung von interessierten Kreisen und Folgenabschätzung

• **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Im Dezember 2003 wurden mittels eines Konsultationspapiers die Mitgliedstaaten sowie Verkehrsverbände, Gewerkschaften und andere Vereinigungen mit besonderem Interesse an Verkehr und Sicherheit, z. B. Wirtschaftsverbände, konsultiert. Die Befragten bilden einen Querschnitt der von der Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich direkt und indirekt betroffenen Branchen.

¹⁰ Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004, 29. März 2004, Dok. 7906/04

¹¹ Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

¹² Verordnung (EG) Nr. 725/2004, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

¹³ Richtlinie 2005/65/EG, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.

Die öffentliche Konsultation wurde vom 23. Dezember 2003 bis 27. Februar 2004 über das Internet durchgeführt. Daraufhin gingen bei der Kommission 65 Antworten ein. Die Ergebnisse sind unter folgender Adresse abrufbar:

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm

Im Anschluss an die öffentliche Konsultation per Internet fanden 2004 und im ersten Halbjahr 2005 weitere Anhörungen der Mitgliedstaaten und der Industrie statt.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die wesentlichen Schlussfolgerungen des Konsultationsprozesses können wie folgt zusammengefasst werden:

- 1) Die Sicherheit der Lieferkette ist zu einem ernsten Problem geworden, das angegangen werden muss.
- 2) Eventuelle Gemeinschaftsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr sollten eher auf den Terrorismus als auf Kriminalität im Allgemeinen gerichtet sein.
- 3) Risikobewertungen sind wichtig und sollten weiter untersucht werden.
- 4) Absolute Sicherheit ist mittelfristig wahrscheinlich nicht zu gewährleisten.
- 5) Die Maßnahmen müssen den Gegebenheiten des Marktes Rechnung tragen.
- 6) Zur Vermeidung von Marktverzerrungen sollten Maßnahmen EU-weit und nach Möglichkeit für alle Verkehrsträger gelten.
- 7) Befürwortet wurden freiwillige Regelungen wie „reglementierte Beauftragte“ und „bekannte Versender“.

Diese Schlussfolgerungen stehen mit dem Konzept der Kommission für die Terrorismusbekämpfung¹⁴ im Einklang und bilden das Fundament des Kommissionsvorschlags.

• **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission hat von vielen Seiten - Unternehmern, Unternehmensvertretern, Sicherheits- und Verkehrsexperten sowie Behörden der Mitgliedstaaten - fachkundigen Rat erhalten.

• **Folgenabschätzung**

Es wurden verschiedene Alternativen geprüft. In einer breit angelegten externen Studie („The impact of possible European legislation to improve transport security“ – *Mögliche EU-Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Verkehr und ihre Folgen*) werden die wesentlichen Elemente des Vorschlags als die wirtschaftlich vorteilhaftesten beschrieben. Die Studie ist unter folgender Adresse abrufbar:

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks

¹⁴ Siehe Anmerkungen 7, 9, 10, 11 und 12.

Mitgliedstaaten

Laut Vorschlag müssen die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene ein Verfahren einrichten, um Antragstellern, die bestimmte Mindestanforderungen erfüllen, den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu verleihen. Die Mitgliedstaaten können dafür entweder neue oder bereits bestehende Sicherheitssysteme verwenden. Die Einrichtung nationaler Regelungen erfordert zwar Finanzmittel, doch sollten mit Hilfe bestehender Sicherheitsmaßnahmen Synergien geschöpft werden können. Der Vorschlag erlaubt es den nationalen Behörden, die Regelungen kostenneutral anzuwenden.

Sektor

Für die Unternehmen der Lieferkette beinhaltet der Vorschlag keine Verpflichtungen. Die Regelung des „zuverlässigen Unternehmens“ ist freiwilliger Art. Die Teilnehmer können vereinfachte Sicherheits- und Zollkontrollen erwarten und sich gegenüber Partnern innerhalb der Lieferkette, die entsprechende Anforderungen stellen, als Unternehmen mit hohen Sicherheitsstandards darstellen. Anderen Unternehmen, die für ihre Aktivitäten keine hohen Sicherheitsstandards für notwendig halten, steht es frei, von der neuen Regelung Abstand zu nehmen.

Kommission

Keine, mit Ausnahme ihrer Pflichten als Hüterin der Verträge.

3. Rechtliche Aspekte

• **Zusammenfassung des Vorschlags**

Die Kommission schlägt vor, dass das Europäische Parlament und der Rat diese Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette so bald wie möglich annehmen. Der Vorschlag bildet eine Ergänzung zu bereits bestehenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Verkehr.

Die Maßnahmen, die für einen besseren Schutz der Lieferkette des Landverkehrs notwendig sind, basieren auf folgenden Grundsätzen:

- Die Sicherheit der Lieferkette erfordert eine aktive Sicherheitspartnerschaft zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten und der Industrie.
- Die Sicherheit der Lieferkette ergänzt bereits bestehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Luft- und im Seeverkehr, einschließlich Flughäfen und Seehäfen.
- Die Mitgliedstaaten müssen auf nationaler Ebene kohärente Verfahren einrichten, um die Lieferkette besser zu schützen.
- Auf freiwilliger Basis werden Mindestanforderungen aufgestellt, die die Unternehmen in vier Kategorien bestimmter Lieferkettenabläufe erfüllen müssen, um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten.

- „Zuverlässige Unternehmen“ sollten von vereinfachten Sicherheits- und Zollkontrollen („beschleunigte Verfahren“) profitieren und dadurch ihre Position gegenüber ihren Geschäftspartnern verbessern können.
- Die Mitgliedstaaten müssen für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörden benennen, die den Status „zuverlässiges Unternehmen“ verleihen. Sie können mit dieser Aufgabe auch anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette betrauen, sofern diese bestimmte Voraussetzungen erfüllen.
- Die Mitgliedstaaten müssen eine nationale Kontaktstelle für die Sicherheit der Lieferkette benennen, die für die Kommunikation mit anderen Mitgliedstaaten und der Kommission zuständig ist.
- Der von den Behörden eines Mitgliedstaats verliehene Status „zuverlässiges Unternehmen“ wird von den Behörden der anderen Mitgliedstaaten anerkannt.
- Für die Anpassung der Bestimmungen an technische Änderungen wird ein Verfahren festgelegt.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 71 und Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt. Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

- Für eine wirksame Bekämpfung internationaler Terrorrisiken sind gemeinsame Vorschriften und ein gemeinsamer Rahmen notwendig.
- Die Vollendung des Verkehrsbinnenmarkts und der vier Freiheiten des EG-Vertrags erfordern in Bezug auf die Sicherheit der Lieferkette ein gemeinsames europäisches Vorgehen. Eine Vielzahl nationaler Einzelregelungen auf diesem Gebiet könnte zur Entstehung neuer Binnengrenzen führen.
- Einzelmaßnahmen von Seiten eines oder zweier Mitgliedstaaten, die automatisch zu einem uneinheitlichen Sicherheitsniveau in den Mitgliedstaaten führten, würden von den Handelspartnern Europas unweigerlich als fehlender Wille zur Lösung von Sicherheitsproblemen ausgelegt oder dazu benutzt werden, die Mitgliedstaaten gegeneinander auszuspielen.

Die Ziele des Vorschlags können durch Maßnahmen der Gemeinschaft besser erreicht werden. Durch einen europäischen Rahmen mit gleichen Mindestanforderungen für die Unternehmen aller Mitgliedstaaten wird ein gemeinsames Sicherheitskonzept für die Lieferkette fortgeführt und vermieden, dass die Sicherheit der Lieferkette auf die nationale Ebene rückverlagert wird.

Der Vorschlag ist auf das für die Schaffung eines Gemeinschaftsrahmens notwendige Maß beschränkt:

- ein einheitliches Konzept, das die Mitgliedstaaten verpflichtet, den für das weitere Funktionieren des Verkehrsmarkts notwendigen Gemeinschaftsrahmen zu schaffen, und das für die Unternehmen zwar unverbindlich, aber eindeutig auf die Notwendigkeit ausgerichtet ist, dass alle Akteure in der Lieferkette zu einem besseren Sicherheitsmanagement beitragen;
- gemeinsame Mindestsicherheitsanforderungen für die Gruppen der in der Lieferkette des Landverkehrs aktiven Unternehmen; gegenseitige Anerkennung des Status „zuverlässiges Unternehmen“, damit diese auf nationaler Ebene in den Genuss von Erleichterungen und vereinfachten Verfahren gelangen und das Risiko von Diskriminierungen vermieden wird;
- ein Verfahren, das bestehende gemeinschaftliche Zollvorschriften ergänzt und es ermöglicht, internationalen Entwicklungen, z. B. Vereinheitlichungen, Rechnung zu tragen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

• Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

- Der Vorschlag trägt den tatsächlichen Gegebenheiten der Lieferkette Rechnung. Er enthält keine umfangreichen, in hohem Maße präskriptiven Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten nur äußerst schwer oder überhaupt nicht durchführen und überwachen könnten. Stattdessen werden die Unternehmen ermutigt, in die Sicherheit der Lieferkette mit der Gewissheit zu investieren, dass dies im Einklang mit einheitlichen, europaweit geltenden Anforderungen geschieht und die freiwilligen Teilnehmer von vereinfachten Sicherheitskontrollen und Erleichterungen bei eventuellen Verfahrenshemmnissen profitieren.
- Die Mitgliedstaaten haben im Rat die Notwendigkeit zum Ausdruck gebracht, die Lieferkette besser zu sichern.
- Die Mitgliedstaaten können die Kosten auf ein Minimum beschränken. Sie müssten zwar für die Gewährung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ entsprechende Verfahren einrichten, könnten dafür jedoch auf bereits bestehende Modelle in den Bereichen Gefahrenabwehr im Landverkehr und Zoll zurückgreifen. Sie können auch von Seiten anerkannter Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette praktische Hilfe hinzuziehen. Sie können beschließen, das Zulassungsverfahren für die Behörden kostenneutral zu gestalten. Sofern ein Mitgliedstaat nichts anderes beschließt, brauchen keine regionalen oder kommunalen Behörden einbezogen zu werden.

Der Gemeinschaft würden kaum Kosten entstehen, und die Kommission hätte nur ihre Pflichten als Hüterin der Verträge wahrzunehmen. Unternehmen mit der Absicht, in die Sicherheit zu investieren, hätten die Gewissheit, dass ihre Investitionen mit gemeinschaftsweit geltenden Anforderungen im Einklang stehen. Jüngste Forschungsergebnisse weisen darauf hin, dass verbesserte Sicherheitsmaßnahmen sich auch auf eine Reihe von Kostenfaktoren, sowohl innerhalb der Lieferkette als auch bei den beteiligten Unternehmen, positiv auswirken würden.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung. Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Der Frage, ob die Kommission eine Verordnung oder eine Richtlinie vorschlagen sollte, wurde Beachtung geschenkt. Die Wahl einer Verordnung entspricht den bestehenden Rechtsvorschriften über die Sicherheit in den Bereichen Seeverkehr, Luftverkehr und Flughäfen. Ferner steht eine Verordnung mit den Zollvorschriften im Einklang, die in den Fällen ergänzt würden, in denen die Lieferkette zollrechtlichen Anforderungen genügt.

Die internationalen Terrorrisiken erfordern ein einheitliches und gleichzeitiges Vorgehen der Mitgliedstaaten, um eine Regelung für eine wirksame Terrorismusbekämpfung zu schaffen. Eine Verordnung ist hierfür das wirksamste Instrument.

Der Vorschlag an sich ist sehr einfach. Allgemeine Ziele und Grundsätze, die von den Mitgliedstaaten auszugestalten wären, sind nicht notwendig. Die wesentlichen Elemente können sofort und – sofern im Wege einer Verordnung – ohne nationale Umsetzungsmaßnahmen angewandt werden, um die unbefriedigende Sicherheitslage zu verbessern.

Eine Verordnung stellt somit die beste Wahl dar.

4. Auswirkungen auf den Haushalt

Keine.

5. Weitere Angaben

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Die vorgeschlagene Maßnahme betrifft den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte daher auf diesen ausgedehnt werden.

- **Einzelerläuterung zum Vorschlag**

Die Kommission schlägt als Rechtsgrundlage der Verordnung Artikel 71 EG-Vertrag vor, unbeschadet der Vorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der inneren Sicherheit und der Maßnahmen, die aufgrund des Titels VI des Vertrags über die Europäische Union ergriffen werden können.

BESONDERE ERWÄGUNGEN

Artikel 1:

Beschreibung des Ziels der Verordnung.

Artikel 2:

Bestimmung des Begriffs „Lieferkette“.

Artikel 3:

Beschreibung des Geltungsbereichs der Verordnung.

Artikel 4:

Verpflichtung der Mitgliedstaaten, eine für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde zu benennen.

Artikel 5:

In dem Artikel werden die Mitgliedstaaten zur Schaffung einer nationalen Regelung verpflichtet, um den Unternehmen der Lieferkette den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu verleihen.

Artikel 6:

Gegenstand des Artikels sind die mit dem Status „zuverlässiges Unternehmen“ verbundenen Vorteile („beschleunigte Verfahren“) und die Möglichkeit, einem „zuverlässigen Unternehmen“ diese Vorteile zu verweigern.

Artikel 7:

Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur gegenseitigen Anerkennung des Status „zuverlässiges Unternehmen“.

Artikel 8:

Der Artikel nennt die Voraussetzungen, unter denen der Status „zuverlässiges Unternehmen“ verliehen werden kann.

Artikel 9:

Der Artikel sieht die Möglichkeit vor, den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu entziehen oder auszusetzen.

Artikel 10:

Der Artikel verpflichtet die Mitgliedstaaten, Verfahren zur Verleihung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ entweder direkt durch eine Behörde oder durch anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette vorzusehen, und den nationalen Behörden, zentralen Kontaktstellen und der Kommission eine Liste der „zuverlässigen Unternehmen“ zur Verfügung zu stellen.

Artikel 11:

Der Artikel sieht die Einrichtung einer zentralen Kontaktstelle für die Sicherheit der Lieferkette vor, die den Mitgliedstaaten und der Kommission als Anlaufstelle dient.

Artikel 12:

Verpflichtung der Mitgliedstaaten, ihre nationalen Regelungen zur Vergabe des Status „zuverlässiges Unternehmen“ regelmäßig und angemessen zu überwachen.

Artikel 13:

Der Artikel sieht vor, dass die technischen Anforderungen in den Anhängen zu dieser Verordnung nach dem in dem Beschluss 1999/468/EG festgelegten Verfahren geändert oder ergänzt werden können.

Artikel 14:

Gemäß diesem Artikel wird die Kommission von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt.

Artikel 15:

Der Artikel betrifft die Vertraulichkeit sicherheitsrelevanter Informationen.

Artikel 16:

Der Artikel enthält Einzelheiten zum Inkrafttreten der Verordnung.

Anhänge 1 - 4:

Diese Anhänge beinhalten die genauen Anforderungen, die Versender, Beförderungs- und Speditionsunternehmen sowie Umschlag- und Lagereinrichtungen bzw. Binnenterminals zur Gewährung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ erfüllen müssen.

Anhang 5:

Enthält die an die Unternehmen gestellten Anforderungen hinsichtlich der Durchführung von Risikobewertungen.

Anhang 6:

Enthält die Bedingungen, die von anerkannten Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette zu erfüllen sind.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission¹⁵,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁷,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag¹⁸,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Sicherheitsprobleme und Terrorismus gehören zu den schwersten Bedrohungen für die Ideale von Demokratie und Freiheit und die Werte des Friedens, die das Wesen der Europäischen Union ausmachen.
- (2) Die Lieferkette sollte vor akuten Bedrohungen geschützt werden. Ein solcher Schutz käme den Nutzern der Verkehrseinrichtungen, den Beschäftigten, der Wirtschaft und der Gesellschaft als Ganzes zugute.
- (3) Der Europäische Rat rief dazu auf, „die Sicherheit aller Verkehrssysteme zu erhöhen, unter anderem durch Stärkung des Rechtsrahmens und Verbesserung der Präventionsmechanismen¹⁹.“
- (4) In letzter Zeit ist in Europa die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich erheblich verbessert worden, nämlich in der Luftfahrt²⁰ und im Seeverkehr²¹.

¹⁵ ABl. C [...] vom [...], S [...].

¹⁶ ABl. C [...] vom [...], S [...].

¹⁷ ABl. C [...] vom [...], S [...].

¹⁸ ABl. C [...] vom [...], S [...].

¹⁹ Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004, 29. März 2004, Dok. 7906/04.

²⁰ Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

²¹ Verordnung (EG) Nr. 725/2004, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

Nach den jüngst verabschiedeten Sicherheitsmaßnahmen für Häfen²² werden weitere Fortschritte erwartet.

- (5) Das Sicherheitsniveau in der Lieferkette außerhalb dieser Bereiche bleibt ohne Gemeinschaftsvorschriften unbefriedigend.
- (6) Die Lieferkette des europäischen Landverkehrs muss besser gesichert werden. Dies sollte durch geeignete Maßnahmen verwirklicht werden, unbeschadet der Vorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der inneren Sicherheit und der Maßnahmen, die aufgrund des Titels VI des Vertrags über die Europäische Union ergriffen werden können.
- (7) Etwaige Maßnahmen müssen den Märkten der Lieferkette Rechnung tragen, die aus einer Vielzahl von Wirtschaftsteilnehmern und Betriebsmustern bestehen, weshalb ähnliche Maßnahmen wie im Luft- und im Seeverkehr innerhalb kurzer Zeit untauglich würden.
- (8) Etwaige Maßnahmen sollten den freien Handelsfluss gewährleisten und gleichzeitig eine Verschärfung der Sicherheitsvorschriften ermöglichen.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten ein Verfahren einführen, nach dem sie in der Gemeinschaft ansässigen Unternehmen der Lieferkette, die bestimmte Mindestsicherheitsanforderungen erfüllen, den Status „zuverlässiges Unternehmen“ verleihen. Dieses Verfahren sollte mit den Sicherheitsprogrammen im Einklang stehen, die derzeit für globale Lieferketten entwickelt werden.
- (10) Die Unternehmen der Lieferkette lassen sich folgenden Tätigkeitsbereichen zuordnen: Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort, Gütertransport, Güterspedition, Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen sowie von Binnenterminals.
- (11) Für jeden dieser Bereiche und die jeweiligen Unternehmen der Lieferkette sollten Mindestsicherheitsanforderungen festgelegt werden. Die Mitgliedstaaten können für die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen strengere Anforderungen festlegen.
- (12) Eine Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ käme den Behörden und den Unternehmen zugute.
- (13) Eine Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ würde es den Sicherheitsbehörden ermöglichen, im Rahmen einer gemeinsamen europäischen Sicherheitskampagne ihre Kontrollressourcen auf jene Unternehmen zu konzentrieren, die die Mindestsicherheitsanforderungen nicht erfüllen.
- (14) Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ muss in der gesamten Europäischen Union anerkannt werden.
- (15) Die Mitgliedstaaten sollten „zuverlässigen Unternehmen“ Erleichterungen bei den Sicherheitskontrollen und deren Vereinfachung an den Außengrenzen gewähren, nach

²² Richtlinie 2005/65/EG, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.

Möglichkeit auch durch „beschleunigte Verfahren“, ohne auf das Recht zu verzichten, „zuverlässige Unternehmen“ Sicherheitskontrollen zu unterziehen.

- (16) Darüber hinaus könnten „zuverlässige Unternehmen“ auf dem Markt ihre Fähigkeit nachweisen, in der Lieferkette keine Sicherheitslücken entstehen zu lassen, um sich von anderen Unternehmen vorteilhaft abzugrenzen und im Bereich der geschäftlichen Sicherheit eine positive Entwicklung anzustoßen.
- (17) Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass ihre nationalen Behörden und die Kommission über eine Liste der „zuverlässigen Unternehmen“ verfügen.
- (18) Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ sollte in der gesamten Europäischen Union anerkannt werden, aber von dem Mitgliedstaat, der den Status verliehen hat, entzogen werden können, wenn festgestellt wird, dass das betreffende Unternehmen gegen die Bedingungen, zu denen ihm der Status gewährt wurde, in schwerwiegender Weise verstößt. Der Status sollte für eine begrenzte Zeit gelten und verlängert werden können. Ein Mitgliedstaat kann Erleichterungen und vereinfachte Verfahren verweigern, wenn er feststellt, dass ein „zuverlässiges Unternehmen“, dem dieser Status von einem anderen Mitgliedstaat verliehen wurde, die Mindestsicherheitsanforderungen nicht erfüllt.
- (19) Die Mitgliedstaaten könnten anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette benennen, damit diese beurteilen, ob ein um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ nachsuchender Antragsteller die geforderten Bedingungen erfüllt.
- (20) Die Mitgliedstaaten sollten eine für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde benennen.
- (21) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass eine zentrale Kontaktstelle als Verbindungsstelle zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten tätig wird.
- (22) Die Mitgliedstaaten sollten die Umsetzung der Maßnahmen bei den Unternehmen der Lieferkette überwachen.
- (23) Die für die Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten im Einklang mit dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²³ beschlossen werden. Es sollte ein Verfahren festgelegt werden, um den Entwicklungen internationaler Instrumente Rechnung zu tragen und die Bestimmungen in den Anhängen dieser Verordnung entsprechend den gewonnenen Erfahrungen anzupassen oder zu ergänzen, ohne den Geltungsbereich der Verordnung zu ändern.
- (24) Die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Einführung eines gemeinsamen Sicherheitskonzepts für die Lieferkette, einer gemeinsamen Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ und die Anerkennung des auf nationaler Ebene verliehenen Status „zuverlässiges Unternehmen“ auf dem gesamten Verkehrsbinnenmarkt, lassen sich wegen der europäischen Dimension dieser Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Die Gemeinschaft darf daher

²³ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

gemäß dem in gemäß Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Diese Verordnung beschränkt sich nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit desselben Artikels auf die zur Sicherung der Lieferkette notwendigen Mindestanforderungen und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

1. Mit dieser Verordnung werden gemeinsame Vorschriften eingeführt, die die Lieferkette des Landverkehrs besser vor akuten Bedrohungen schützen sollen.
2. Das in Absatz 1 genannte Ziel wird durch folgende Mittel erreicht:
 - a) Einrichtung eines Verfahrens, nach dem die Mitgliedstaaten Unternehmen der Lieferkette den Status „zuverlässiges Unternehmen“ gewähren können;
 - b) Festlegung von Mindestsicherheitsanforderungen, die für die Gewährung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erfüllen sind;
 - c) Schaffung geeigneter Überwachungsinstrumente.

Artikel 2

Begriffsbestimmung

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck Lieferkette die Gesamtheit aller Prozesse und Unternehmen, die an der Vorbereitung für den Transport und die Landbeförderung von Gütern zwischen dem Herstellungs- und dem Auslieferungsort im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft beteiligt sind.

Artikel 3

Geltungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für die Sicherheit der Lieferkette und behandelt die Sicherung von Fracht, Beförderungen und gegebenenfalls Infrastruktur, die mit der Lieferkette in der Europäischen Gemeinschaft im Zusammenhang stehen.
2. Die Maßnahmen dieser Verordnung finden Anwendung auf alle Unternehmen, die in einem der folgenden Bereiche aktiv sind:
 - a) Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort
 - b) Gütertransport
 - c) Güterspedition

- d) Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals.
3. Diese Verordnung gilt unbeschadet der
- a) Gemeinschaftsvorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt²⁴
 - b) Gemeinschaftsvorschriften zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen²⁵
 - c) Gemeinschaftsvorschriften über die Gefahrenabwehr in Häfen²⁶
 - d) gemeinschaftlichen und internationalen Vorschriften über die Beförderung von gefährlichen Gütern²⁷ und Kernmaterial²⁸
 - e) gemeinschaftlichen Zollvorschriften²⁹.

Artikel 4

Behörde für die Sicherheit der Lieferkette

Die Mitgliedstaaten benennen eine für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde, die die Maßnahmen dieser Verordnung zur besseren Sicherung der Lieferkette koordiniert, umsetzt und überwacht.

Artikel 5

„Zuverlässiges Unternehmen“

1. Die Mitgliedstaaten schaffen innerhalb von 18 Monaten nach Verabschiedung dieser Verordnung eine Regelung, um Unternehmen der Lieferkette den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu verleihen.
2. Unternehmen können den Status „zuverlässiges Unternehmen“ beantragen, wenn sie innerhalb der Lieferkette eine der folgenden Tätigkeiten ausüben:
 - a) Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort
 - b) Gütertransport

²⁴ Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

²⁵ Verordnung (EG) Nr. 725/2004, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

²⁶ Richtlinie 2005/65/EG, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.

²⁷ Geänderte Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße, ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7. Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, ABl. L 235 vom 17.9.1994, S. 25. Richtlinie 1999/36/EG des Rates vom 29. April 1999 über ortsbewegliche Druckgeräte, ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 20.

²⁸ Richtlinie 2003/122/Euratom des Rates vom 22. Dezember 2003 zur Kontrolle hoch radioaktiver umschlossener Strahlenquellen und herrenloser Strahlenquellen, ABl. L 346 vom 31.12.2003, S. 57.

²⁹ Verordnung (EG) Nr. 648/2005, ABl. L 117 vom 4.5.2005, S. 13.

- c) Güterspedition
 - d) Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals.
3. Der Antrag wird an die für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde des Landes gerichtet, in dem der Antragsteller niedergelassen ist.
 4. Durch den Status „zuverlässiges Unternehmen“ weist ein Unternehmen seine Fähigkeit nach, keine Sicherheitslücken in dem unter seiner Verantwortung stehenden Teil der Lieferkette entstehen zu lassen.
 5. Sobald die Mitgliedstaaten ihre Regelung zur Gewährung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ geschaffen haben, teilen sie dies der Europäischen Kommission mit.

Artikel 6

Vorteile für „zuverlässige Unternehmen“

1. Die Mitgliedstaaten gewähren „zuverlässigen Unternehmen“ bei Sicherheitsmaßnahmen Erleichterungen und vereinfachte Verfahren („beschleunigte Verfahren“).
2. Zu den Erleichterungen und vereinfachten Verfahren gehört die Möglichkeit, dass „zuverlässige Unternehmen“ ihre Fracht nach anderen Verfahren als nicht zuverlässige Unternehmen befördern. Dazu gehören auch weniger strenge Sicherheitskontrollen.
3. Die Mitgliedstaaten können die Echtheit des Status „zuverlässiges Unternehmen“ zusammen mit der zuständigen zentralen Kontaktstelle überprüfen.
4. Ein Mitgliedstaat kann die Anwendung der Absätze 1 und 2 auf ein „zuverlässiges Unternehmen“ eines anderen Mitgliedstaats ablehnen, wenn festgestellt wird, dass dieses Unternehmen in schwerwiegender Weise gegen die Sicherheitsvorschriften verstößt. Er setzt die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis und legt die Angelegenheit dem nach Artikel 14 eingesetzten Ausschuss vor. Dabei gelten die Bestimmungen der Artikel 9 und 12.

Artikel 7

Gegenseitige Anerkennung

Der in einem Mitgliedstaat verliehene Status „zuverlässiges Unternehmen“ wird von den Behörden der anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Artikel 8

Verleihung des Status

1. Unternehmen erhalten den Status „zuverlässiges Unternehmen“, wenn sie nachweisen, dass
 - a) sie ein Sicherheitsmanagement geschaffen, umgesetzt und dokumentiert haben;
 - b) für den unter ihrer Verantwortung stehenden Teil der Lieferkette Ressourcen bereitstehen, um möglichen Sicherheitsrisiken zu begegnen;
 - c) ihr Sicherheitsmanagement kontinuierlich verbessert werden kann;
 - d) sie die besonderen Anforderungen in den Anhängen erfüllen;
 - e) sie die in Artikel 3 Absatz 3 genannten Vorschriften, sofern anwendbar, erfüllen.
2. Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ wird für drei Jahre gewährt. Der Status kann verlängert werden, wenn das „zuverlässige Unternehmen“ die Mindestanforderungen dieser Verordnung weiterhin erfüllt.
3. Wurde einem Unternehmen der Status eines „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ gemäß Artikel 5 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 648/2005³⁰ verliehen, so betrachtet die für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde die Kriterien in Absatz 1 als erfüllt, sofern die Kriterien für die Verleihung des Status „zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ identisch oder vergleichbar sind.

Artikel 9

Entzug oder Aussetzung des Status

1. Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften, die es ermöglichen, den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu entziehen, wenn ein Unternehmen gegen die Bedingungen, zu denen ihm der Status verliehen wurde, in schwerwiegender oder wiederholter Weise verstößt.
2. Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ kann auch nach Durchführung von Kontrollmaßnahmen gemäß Artikel 12 entzogen werden.
3. Nach Entzug des Status „zuverlässiges Unternehmen“ ist ein Neuantrag erst nach zwei Jahren möglich.
4. Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften, die die Aussetzung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ ermöglichen, wenn das Unternehmen anderweitig gegen die Bedingungen verstößt, zu denen ihm der Status verliehen wurde.

³⁰ ABl. L 117 vom 4.5.2005, S. 13.

5. Die Aussetzung wird aufgehoben, wenn die für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde feststellt, dass die notwendigen Gegenmaßnahmen ergriffen wurden.

Artikel 10

Vergabeverfahren

1. Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ wird von der für die Sicherheit der Lieferkette zuständigen Behörde verliehen. Die Mitgliedstaaten erstellen ein Register aller „zuverlässigen Unternehmen“. Die für die Sicherheit der Lieferkette zuständigen Behörden und zentralen Kontaktstellen der Mitgliedstaaten sowie die Kommission erhalten Zugang zu diesem Register.
2. Jedes „zuverlässige Unternehmen“ erhält eine mit dem Ländercode des Mitgliedstaates beginnende Kennnummer.
3. Die Mitgliedstaaten können zu dem in Absatz 1 genannten Zweck anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette benennen. Die anerkannten Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette erfüllen die Bedingungen gemäß Anhang 6.

Artikel 11

Zentrale Kontaktstelle für die Sicherheit der Lieferkette

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine zentrale Kontaktstelle für die Sicherheit der Lieferkette.
2. Die zentrale Kontaktstelle dient der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten als Ansprechpartner und hat die Aufgabe, die Anwendung der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette zu erleichtern, zu überwachen und darüber zu informieren.

Artikel 12

Durchführung und Kontrolle der Einhaltung

Die Mitgliedstaaten sorgen für eine angemessene Überwachung der Regelung für „zuverlässige Unternehmen“; dazu zählt auch die Kontrolle der anerkannten Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette.

Artikel 13

Anpassung

Die Bestimmungen der Anhänge können nach dem Verfahren des Artikels 14 durch ausführliche technische Vorschriften angepasst oder ergänzt werden, ohne den Geltungsbereich dieser Verordnung zu ändern.

Artikel 14

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG³¹ unter Beachtung von dessen Artikel 8.
3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.
4. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 15

Vertraulichkeit und Verbreitung von Informationen

1. Bei Anwendung dieser Verordnung ergreift die Kommission gemäß dem Beschluss der Kommission 2001/844/EG,EGKS,Euratom³² geeignete Maßnahmen zum Schutz vertraulicher Informationen, zu denen sie Zugang hat oder die ihr von den Mitgliedstaaten übermittelt werden.
2. Die Mitgliedstaaten ergreifen gleichwertige Maßnahmen im Einklang mit den einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften.

Artikel 16

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

³¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

³² ABl. L 317 vom 3.12.2001, S. 1.

ANHANG 1

Versender

(Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort)

Um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten, müssen Versender über ein auf Risikobewertungen gestütztes Sicherheitsmanagement verfügen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

Physische Sicherheit: Alle Gebäude und Räumlichkeiten sollten gegen unbefugten Zutritt und gegen Eindringen von außen geschützt sein. Zur physischen Sicherheit sollte Folgendes gehören:

- Schließvorrichtungen für Außen- und Innentüren, Fenster, Tore und Einzäunungen
- Beleuchtung innerhalb und außerhalb der Einrichtung, einschließlich der Parkflächen
- Trennung der Parkflächen für Privatfahrzeuge vom Versand-, Lade- und Frachtbereich
- Interne/externe Kommunikationseinrichtungen zur Alarmierung des internen Sicherheitspersonals oder der örtlichen Polizei.

Zugangskontrollen: Der unbefugte Zutritt zum Versand-, Lade- und Frachtbereich sollte untersagt sein. Die Kontrollen sollten Folgendes umfassen:

- systematische und zuverlässige Identifizierung aller Beschäftigten, Besucher und Geschäftspartner
- Verfahren für die Behandlung unbefugter/nicht identifizierter Personen.

Sicherheit der Verfahren: Der Umgang mit ein- und abgehenden Gütern sollte Schutzmaßnahmen beinhalten, die das Einbringen, den Austausch oder das Entfernen von Material verhindern. Zu den Sicherheitsverfahren sollte Folgendes gehören:

- ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr, der das Einbringen/Entfernen von Fracht überwacht
- ordnungsgemäß gekennzeichnete, gewogene, gezählte und dokumentierte Fracht
- Kontrolle der Unversehrtheit von Siegeln oder sonstigen Sicherheitsmerkmalen eingehender Fracht
- Verfahren zur Versiegelung oder zum anderweitigen Schutz abgehender Fracht
- Feststellung und Meldung fehlender oder überzähliger Fracht

- Verfolgung eingehender und abgehender Güter
- geeignete Lagerung leerer und beladener Ladeeinheiten zur Vermeidung unbefugten Zugangs
- Verfahren zur Reaktion auf ungewöhnliche oder rechtswidrige Vorgänge, die das Unternehmen feststellt oder vermutet.

Personalbezogene Sicherheit: Die Unternehmen sollten, im Einklang mit den Rechtsvorschriften über die Gleichbehandlung und den Schutz personenbezogener Daten, ein internes Verfahren zur Überprüfung eingehender Mitarbeiter einrichten und Bewerbungen verifizieren. Solche Verfahren könnten auch Hintergrundkontrollen und sonstige Prüfungen beinhalten, je nach Aufgabengebiet des betreffenden Mitarbeiters.

Dokumentation: Die Unternehmen sollten sicherstellen, dass Unterlagen vollständig, lesbar und zutreffend sind und rechtzeitig vorgelegt werden.

Sicherheit von Informationssystemen: Sämtliche für die Abläufe in der Lieferkette relevanten Informationsprozesse müssen gesichert sein.

Sensibilisierung für Aus- und Weiterbildung: Für die Mitarbeiter sollte ein Programm bestehen, das ihr Bewusstsein für die Gefahrenabwehr schärft und sie unter anderem in die Lage versetzen soll, mögliche Sicherheitsrisiken zu erkennen, die Produktintegrität zu wahren sowie den Zutritt Unbefugter festzustellen und darauf zu reagieren. Solche Programme sollten die Mitarbeiter zur aktiven Teilnahme an Sicherheitskontrollen ermutigen.

ANHANG 2

Beförderungsunternehmen

Um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten, müssen Beförderungsunternehmen über ein auf Risikobewertungen gestütztes Sicherheitsmanagement verfügen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

Physische Sicherheit: Alle Gebäude, Räumlichkeiten und Transportmittel sollten gegen unbefugten Zutritt und gegen Eindringen von außen geschützt sein. Zur physischen Sicherheit sollte Folgendes gehören:

- Schließvorrichtungen an Außen- und Innentüren, Fenstern, Toren und Einzäunungen
- Einfriedung und angemessene Beleuchtung innerhalb und außerhalb der Einrichtung, einschließlich der Parkflächen
- Trennung der Parkflächen für Privatfahrzeuge vom Versand-, Lade- und Frachtbereich
- Interne/externe Kommunikationseinrichtungen zur Alarmierung des internen Sicherheitspersonals oder der örtlichen Polizei.

Zugangskontrollen: Der unbefugte Zutritt zur Einrichtung und den Transportmitteln sollte untersagt sein. Die Kontrollen sollten Folgendes umfassen:

- systematische und zuverlässige Identifizierung aller Beschäftigten, Besucher und Geschäftspartner
- Verfahren für die Behandlung unbefugter/nicht identifizierter Personen.

Sicherheit der Verfahren: Es sollten Verfahren bestehen, die sicherstellen, dass kein Material ohne Dokumentation in die Transportmittel oder zur Fracht gelangt und diese für unbefugtes Personal unzugänglich sind. Zu den Sicherheitsverfahren sollte Folgendes gehören:

- ordnungsgemäße Kennzeichnung, Zählung und Dokumentation der Ladung/Ladungseinrichtungen
- Kontrolle der Unversehrtheit von Siegeln und sonstigen Sicherheitsmerkmalen der Fracht bei der Annahme für den Transport
- Verfahren, die die Unversehrtheit von Siegeln und sonstigen Sicherheitsmerkmalen der Fracht bei der Übergabe gewährleisten
- ein Verfahren zur Feststellung und Meldung von Fehlmengen
- Verfolgung von eingehender und abgehender Fracht sowie der Transportmittel

- Verfahren zur Reaktion auf ungewöhnliche oder rechtswidrige Vorgänge, die das Unternehmen feststellt oder vermutet.

Bei Feststellung nicht dokumentierten Materials oder Anzeichen von Manipulation sollten die zugänglichen Teile der Transportmittel sowie die leicht zugänglichen Bereiche in ihrer Umgebung einer physischen Kontrolle unterzogen werden. Für die Meldung solcher Vorfälle sollten entsprechende Verfahren bestehen.

Personalbezogene Sicherheit: Die Unternehmen sollten, im Einklang mit den Rechtsvorschriften über die Gleichbehandlung und den Schutz personenbezogener Daten, ein internes Verfahren zur Überprüfung angehender Mitarbeiter einrichten und Bewerbungen verifizieren. Solche Verfahren könnten auch Hintergrundkontrollen und sonstige Prüfungen beinhalten, je nach Aufgabengebiet des betreffenden Mitarbeiters.

Dokumentation: Die Unternehmen sollten sicherstellen, dass Unterlagen vollständig, lesbar und zutreffend sind und rechtzeitig vorgelegt werden.

Sicherheit von Informationssystemen: Sämtliche für die Abläufe in der Lieferkette relevanten Informationsprozesse müssen gesichert sein.

Bestimmungen für einen sicheren Güterstrom: Unternehmen können die Ladungen nicht „zuverlässiger Unternehmen“ als sicher einstufen, wenn dem nach einer Prüfung des Ladungsinhalts nichts entgegensteht. Findet eine solche Prüfung nicht statt oder führt zu dem Ergebnis, dass die Lieferkette der betreffenden Fracht nicht sicher ist, so kann das „beschleunigte Verfahren“ abgelehnt werden.

Sensibilisierung für Aus- und Weiterbildung: Für die Mitarbeiter sollte ein Programm bestehen, das ihr Bewusstsein für die Gefahrenabwehr schärft und sie unter anderem in die Lage versetzen soll, mögliche Sicherheitsrisiken zu erkennen, die Produktintegrität zu wahren sowie den Zutritt Unbefugter festzustellen und darauf zu reagieren. Solche Programme sollten die Mitarbeiter zur aktiven Teilnahme an Sicherheitskontrollen ermutigen.

ANHANG 3

Speditionsunternehmen

Um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten, müssen Speditionsunternehmen über ein auf Risikobewertungen gestütztes Sicherheitsmanagement verfügen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

Zugangskontrollen: Der unbefugte Zutritt zu den Einrichtungen sollte untersagt sein. Unter anderem sollten alle Beschäftigten, Besucher und Geschäftspartner eindeutig identifiziert und Verfahren für die Behandlung unbefugter und nicht identifizierter Personen vorgesehen werden.

Sicherheit der Verfahren: Durch entsprechende Verfahren sollte auf ungewöhnliche oder rechtswidrige Vorgänge, die das Unternehmen feststellt oder vermutet, reagiert werden können.

Dokumentation: Speditionsunternehmen sollten sich nach besten Kräften bemühen sicherzustellen, dass sämtliche für die Güterabfertigung bereitgestellten und verwendeten Unterlagen lesbar und gegen Austausch und Verlust sowie Manipulation durch fehlerhafte Informationen geschützt sind. Die Dokumentationsabläufe sollten Folgendes umfassen:

- Wahrung der Genauigkeit der erhaltenen Informationen, einschließlich der Namen von Versender und Empfänger, der ersten und zweiten zu benachrichtigenden Firma sowie Beschreibung, Gewicht, Menge und Verpackungseinheit (z. B. Kisten, Kartons usw.) der Fracht
- Feststellung, Meldung und Untersuchung von fehlender und überzähliger Fracht
- Verfolgung von eingehender und abgehender Fracht
- den geschützten Zugang zu Computern und Informationen.

Personalbezogene Sicherheit: Die Unternehmen sollten, im Einklang mit den Rechtsvorschriften über die Gleichbehandlung und den Schutz personenbezogener Daten, ein internes Verfahren zur Überprüfung angehender Mitarbeiter einrichten und Bewerbungen verifizieren. Solche Verfahren könnten auch Hintergrundkontrollen und sonstige Prüfungen beinhalten, je nach Aufgabengebiet des betreffenden Mitarbeiters.

Dokumentation: Die Unternehmen sollten sicherstellen, dass Ladelisten, Manifeste und/oder sonstige Beförderungsdokumente vollständig, lesbar und zutreffend sind und rechtzeitig vorgelegt werden.

Sicherheit von Informationssystemen: Sämtliche für die Abläufe in der Lieferkette relevanten Informationsprozesse müssen gesichert sein.

Bestimmungen für einen sicheren Güterstrom: Unternehmen können die Ladung nicht „zuverlässiger Unternehmen“ als sicher einstufen, wenn dem nach einer Prüfung des Ladungsinhalts nichts entgegensteht. Findet eine solche Prüfung nicht statt oder führt zu dem Ergebnis, dass die Lieferkette der betreffenden Fracht nicht sicher ist, so kann das „beschleunigte Verfahren“ abgelehnt werden.

Sensibilisierung für Aus- und Weiterbildung: Für die Mitarbeiter sollte ein Programm bestehen, das ihr Bewusstsein für die Gefahrenabwehr schärft und sie unter anderem in die Lage versetzen soll, mögliche Sicherheitsrisiken zu erkennen, die Integrität der Fracht zu wahren sowie den Zutritt Unbefugter festzustellen und darauf zu reagieren. Solche Programme sollten die Mitarbeiter zur aktiven Teilnahme an Sicherheitskontrollen ermutigen und Folgendes beinhalten:

- Anerkennung für die aktive Teilnahme der Mitarbeiter an Sicherheitskontrollen
- Weiterbildung in Bezug auf Dokumentenbetrug und Computersicherheitskontrollen.

ANHANG 4

Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals (einschließlich Binnenhäfen*)

Um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten, müssen Unternehmen, die eine Umschlag- oder Lagereinrichtung, ein Binnenterminal oder einen Binnenhafen betreiben, über ein auf Risikobewertungen gestütztes Sicherheitsmanagement verfügen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

Physische Sicherheit: Alle Gebäude sollten so beschaffen sein, dass sie Schutz vor unbefugtem Zutritt und Eindringen von außen bieten. Zur physischen Sicherheit sollte Folgendes gehören:

- Schließvorrichtungen für Außen- und Innentüren, Fenster, Tore und Einzäunungen
- Beleuchtung innerhalb und außerhalb der Einrichtung, einschließlich der Parkflächen
- Trennung der Parkflächen für Privatfahrzeuge vom Versand-, Lade- und Frachtbereich
- Interne/externe Kommunikationseinrichtungen zur Alarmierung des internen Sicherheitspersonals oder der örtlichen Polizei.

Zugangskontrollen: Der unbefugte Zutritt zu den Einrichtungen sollte untersagt sein. Die Kontrollen sollten Folgendes umfassen:

- systematische und zuverlässige Identifizierung aller Beschäftigten, Besucher und Geschäftspartner
- Verfahren für die Behandlung unbefugter/nicht identifizierter Personen.

Sicherheit der Verfahren: Durch entsprechende Verfahren sollte sichergestellt werden, dass kein Material ohne Dokumentation in die Umschlag- oder Lagereinrichtung oder den Binnenterminal (einschließlich Binnenhäfen) gelangt. Zu den Sicherheitsverfahren sollte Folgendes gehören:

- ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr, der das Einbringen/Entfernen von Fracht überwacht
- ordnungsgemäß gekennzeichnete, gezählte, dokumentierte und mit den Begleitpapieren verglichene Fracht und Ausrüstung
- Kontrolle der Unversehrtheit von Siegeln und sonstigen Sicherheitsmerkmalen eingehender Fracht
- Verfahren zur Versiegelung und zum anderweitigen Schutz abgehender Fracht

- Verfahren zur Feststellung und Meldung fehlender oder überzähliger Fracht
- Verfahren zur Reaktion auf ungewöhnliche oder rechtswidrige Vorgänge, die das Unternehmen feststellt oder vermutet
- geeignete Lagerung leerer und beladener Ladeeinheiten zur Vermeidung unbefugten Zugangs
- Unterbindung des Zugangs zu Fracht und Leergut.

Personalbezogene Sicherheit: Die Unternehmen sollten, im Einklang mit den Rechtsvorschriften über die Gleichbehandlung und den Schutz personenbezogener Daten, ein internes Verfahren zur Überprüfung angehender Mitarbeiter einrichten und Bewerbungen verifizieren. Solche Verfahren könnten auch Hintergrundkontrollen und sonstige Prüfungen beinhalten, je nach Aufgabengebiet des betreffenden Mitarbeiters.

Sicherheit von Informationssystemen: Sämtliche für die Abläufe in der Lieferkette relevanten Informationsprozesse müssen gesichert sein.

Bestimmungen für einen sicheren Güterstrom: Unternehmen können die Ladung nicht „zuverlässiger Unternehmen“ als sicher einstufen, wenn dem nach einer Prüfung des Ladungsinhalts nichts entgegensteht. Findet eine solche Prüfung nicht statt oder führt zu dem Ergebnis, dass die Lieferkette der betreffenden Fracht nicht sicher ist, so kann das „beschleunigte Verfahren“ abgelehnt werden.

Sensibilisierung für Aus- und Weiterbildung: Für die Mitarbeiter sollte ein Programm bestehen, das ihr Bewusstsein für die Gefahrenabwehr schärft und sie unter anderem in die Lage versetzen soll, mögliche Sicherheitsrisiken zu erkennen, die Integrität der Fracht zu wahren sowie den Zutritt Unbefugter festzustellen und darauf zu reagieren. Solche Programme sollten die Mitarbeiter zur aktiven Teilnahme an Sicherheitskontrollen ermutigen.

* Sofern die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 keine Anwendung findet.

ANHANG 5

Risikobewertung

Nach einer Risikobewertung sollten die Unternehmen ein darauf abgestimmtes Sicherheitsmanagement einrichten. Bei der Risikobewertung ist die allgemeine Situation des Unternehmens und keine bestimmte Verkehrsleistung zugrunde zu legen. Die Risikobewertung sollte mindestens folgende Schritte enthalten:

Erster Schritt: Feststellung der Bedrohungsarten

- Verfolgung der aktuellen Berichterstattung hinsichtlich der Lage im In- und Ausland oder terroristischer Aktivitäten
- Hinweise der Sicherheitsbehörden über das Risiko terroristischer Anschläge auf Einrichtungen oder bestimmte Aktivitäten
- Attraktivität der Gebäude, Aktivitäten oder Beschäftigten des Unternehmens für einen terroristischen Angriff
- Mögliche Begleitschäden, wenn das Unternehmen sich in besonders gefährdeter Umgebung befindet.

Zweiter Schritt: Ermittlung dessen, das es zu schützen gilt, insbesondere der Art der Gefährdung durch Terroranschläge.

Dritter Schritt: Untersuchung, welche Maßnahmen das Risiko auf ein hinnehmbares Maß verringern können.

ANHANG 6

Anforderungen an anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette

Anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette sollten Folgendes nachweisen:

- eine einwandfreie Bilanz in Sachen Korruptions- und Betrugsbekämpfung, sowohl der Organisation selbst als auch ihrer Beschäftigten
- Fachkenntnisse der einschlägigen Aspekte der Sicherheit in der Lieferkette
- eine angemessene Kenntnis über Lieferkettenabläufe und betriebliche Anforderungen
- eine angemessene Kenntnis anderer sicherheitsrelevanter Betriebsabläufe, die Einfluss auf die Sicherheit der Lieferkette haben können
- ihre Fähigkeit, die Wahrscheinlichkeit von Risiken für die Sicherheit der Lieferkette einzuschätzen
- ihre Fähigkeit, die Fachkenntnis ihres Personals hinsichtlich der Sicherheit in der Lieferkette aufrechtzuerhalten und weiter zu verbessern
- ihre Fähigkeit, die fortdauernde Vertrauenswürdigkeit ihres Personals zu überwachen
- ihre Fähigkeit, angemessene Maßnahmen fortzuführen, um die unerlaubte Preisgabe von und den unerlaubten Zugang zu sicherheitsrelevantem Material zu verhindern
- Kenntnis der einschlägigen nationalen und internationalen Rechtsvorschriften und Anforderungen der Gefahrenabwehr
- Kenntnis der aktuellen Bedrohungen und Bedrohungsmuster
- Kenntnisse in Bezug auf das Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Stoffen und Vorrichtungen
- Fähigkeit, ohne Diskriminierung Merkmale und Verhaltensmuster von Personen zu erkennen, die voraussichtlich die Sicherheit der Lieferkette bedrohen
- Kenntnis von Techniken, mit denen sich Sicherheitsmaßnahmen umgehen lassen
- Kenntnis von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung und deren Grenzen bei der praktischen Anwendung.

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette.

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en)

Politikbereich(e): Land-, Luft- und Seeverkehrspolitik

Tätigkeit(en): Durchführung und Überwachung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette.

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

06 02 03 02 - Gefahrenabwehr im Verkehr

06 02 11 03 - Ausschüsse

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:

Unbefristet, Beginn 2008

3.3. Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen):

Haushaltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerberländern	Rubrik der Finanziellen Vorausschau
	NOA	NGM	Nein	Nein	Nein	Nr. [...]
	NOA	NGM	Nein	Nein	Nein	Nr. [...]

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab- schnitt		2006	2007	2008	2009	2010	2011 und Folge- jahre	Ins- gesamt
------------------	----------------	--	------	------	------	------	------	--------------------------------	----------------

Operative Ausgaben³³

Verpflichtungs- ermächtigungen (VE)	8.1	a	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben³⁴

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungs- ermächtigungen		a+c	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Zahlungs- ermächtigungen		b+c	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben³⁵

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

³³ Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

³⁴ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

³⁵ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE	insgesamt,		a+c	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
einschließlich			+d+							
Personalkosten			e							
ZE	insgesamt,		b+c	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
einschließlich			+d+							
Personalkosten			e							

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierende Instanzen		2006	2007	2008	2009	2010	2011 und Folgejahre	Ins-gesamt
.....	f							
ZE	insgesamt,	0	0	0	0	0	0	0
einschließlich	a+c							
Kofinanzierung	+d+							
	e+f							

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.

Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung³⁶ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen:

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.

Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

³⁶ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

NB: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als Anhang beizufügen.

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushalts- linie	Einnahmen	Stand vor der Maß- nahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
			[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁷
	a) Einnahmen nominal							
	b) Veränderung bei den Δ Einnahmen							

(Beschreibung für jede einzelne Einnahmenlinie; falls sich die Auswirkungen auf mehrere Linien erstrecken, ist die Tabelle um die entsprechende Zeilenzahl zu verlängern).

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Personalbedarf insgesamt	0	0	0	0	0	0

5. MERKMALE UND ZIELE

Einzelheiten zum Hintergrund des vorgeschlagenen Rechtsakts werden in der Begründung dargelegt. Dieser Abschnitt des Finanzbogens sollte folgende ergänzende Informationen enthalten:

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

In seiner Erklärung zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004³⁸ rief der Europäische Rat rief dazu auf, „die Sicherheit aller Verkehrssysteme zu erhöhen, unter anderem durch Stärkung des Rechtsrahmens und Verbesserung der Präventionsmechanismen.“ Mit diesem Vorschlag wird den festgestellten Erfordernissen begegnet und dem Ersuchen des Europäischen Rates entsprochen.

³⁷ Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

³⁸ Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus (25.3.2004), 29. März 2004, Dok. 7906/2004.

Die Europäische Union hat in den vergangenen Jahren die Gefahrenabwehr im Verkehr erheblich verbessert. Für die Sicherheit des Luftverkehrs, einschließlich Flughäfen, und des Seeverkehrs bestehen europäische Rechtsvorschriften. Das Gesetzgebungsverfahren für eine Rechtsvorschrift über die Gefahrenabwehr in Seehäfen ist abgeschlossen. Für die Lieferkette außerhalb dieser Bereiche gibt es keine Gemeinschaftsvorschriften. Mit diesem Vorschlag sollen vorhandene Sicherheitslücken zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern geschlossen werden.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Um nationale Einzelregelungen für die Sicherheit der Lieferkette und damit die Neuentstehung nationaler Verkehrsmärkte zu vermeiden, muss wie in den Bereichen Seeverkehr, Seehäfen sowie Luftverkehr und Flughäfen ein gemeinschaftlicher Ansatz verfolgt werden.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Keine, mit Ausnahme der bestehenden Aufgaben als Hüterin der Verträge.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

Nachstehend ist darzulegen, welche Methode(n)³⁹ für die praktische Durchführung der Maßnahme gewählt wurde(n):

ı **Zentrale Verwaltung**

ı direkt durch die Kommission

ı indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:

ı Exekutivagenturen

ı die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung

ı einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

ı **Geteilte oder dezentrale Verwaltung**

ı mit Mitgliedstaaten

ı mit Drittländern

³⁹ Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter „Bemerkungen“ zu erläutern.

1 Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)

Bemerkungen:

Keine.

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Als Hüterin der Verträge muss die Kommission ihre übliche Kontrollfunktion ausüben.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung:

Die Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004⁴⁰ gibt den politischen Kontext dieser Kommissionsinitiative vor.

Ein Konsultationsprozess hat seit 2004 stattgefunden. Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und Beteiligten wurde dabei der Blick für mögliche EU-Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette des Landverkehrs geschärft.

Beim Konsultationsprozess und der Folgenabschätzung⁴¹ wurde festgestellt, dass im Rahmen von EU-Maßnahmen Folgendes zu berücksichtigen ist:

- Bei der Sicherheit in der Lieferkette geht es darum, das Unvorstellbare zu denken. Fracht, Transportmittel und Infrastruktur stellen mögliche Sicherheitsrisiken dar. Absolute Sicherheit kann von den Behörden niemals gewährleistet werden.
- Viele Unternehmen führen zunehmend eigene Sicherheitsstandards ein, denen sich ihre Partner in der Lieferkette anzupassen haben. Verkehrsunternehmen und sonstige Dienstleister, die für viele Kunden arbeiten, müssen sich auf diese Weise mehrfachen Bewertungen unterziehen. Dies ist unnötig, störend und teuer.
- Das Problem besteht darin, die Lieferkette so sicher wie möglich zu gestalten, dabei den Handel nicht zu beeinträchtigen und die Verwaltungsanforderungen auf ein Minimum zu beschränken.

⁴⁰ Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus, 29. März 2004, Dok. 7906/2004.

⁴¹ DNV Consulting: „Study on the impacts of possible legislation to improve transport security“ (*Mögliche EU-Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Verkehr und ihre Folgen*). Finanziert im Rahmen des Haushalts 2004.

- Zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette müssen die Behörden und die Industrie zusammenarbeiten. Der Leitgedanke besteht darin, dass Unternehmen, die freiwillig bestimmte Anforderungen erfüllen und von den Behörden überprüft wurden, von bestimmten Erleichterungen und vereinfachten Verfahren profitieren sollten.
- Ein einheitlicher Rahmen für die Lieferkette wird den EU-internen Wettbewerb im Bereich der Sicherheit verringern. Eine Möglichkeit hierfür wäre die Zertifizierung von Unternehmen.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

Die Kommission beabsichtigt, die beschlossenen Maßnahmen in Bezug auf ihre Auswirkungen und ihre Effizienz zu bewerten. Eine derartige Bewertung sollte im Jahr 2010 und anschließend alle drei Jahre stattfinden. Diese regelmäßige Bewertung ist notwendig, damit die Kommission im Rahmen des Ausschussverfahrens gegebenenfalls erforderliche Vorschläge zur Änderung der vorgeschlagenen Regelung unterbreiten kann. Der Einheitsbetrag je Untersuchung wird mit 500 000 € veranschlagt.

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

Siehe 6.2.2.

7. Betrugsbekämpfungsmaßnahmen

Gemäß Anhang 6 des Verordnungsvorschlags müssen anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette eine einwandfreie Bilanz in Sachen Korruptions- und Betrugsbekämpfung nachweisen, sowohl die Organisation selbst als auch ihre Beschäftigten.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Ergebnisse (bitte angeben)	Art der Ergebnisse	Durchschnittskosten	2006		2007		2008		2009		2010		2011		INSGESAMT	
			Zahl d. Ergebnisse	Gesamtkosten												
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 ⁴²																
Maßnahme 1																
Ergebnis 1																
Ergebnis 2																
Maßnahme 2																
Ergebnis 1																
Ziel insgesamt 1																
OPERATIVES ZIEL Nr. 2																
Maßnahme 1																
Ergebnis 1																
Ziel insgesamt 2																

⁴² Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

OPERA- TIVES ZIEL Nr. n																
Ziel insgesamt																
GESAMT- KOSTEN																

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Mitarbeiter		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ⁴⁴							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ⁴⁵							
INSGESAMT							

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Entfällt.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

(Bei mehreren Angaben bitte die jeweilige Zahl der Stellen angeben.)

- derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen
- im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

⁴³ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

⁴⁴ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

⁴⁵ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INSGESAMT
1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen ⁴⁶							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Humanressourcen	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)						

Hierbei sollte - soweit zutreffend - auf Abschnitt 8.2.1 Bezug genommen werden.

⁴⁶ Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

8.2.6 Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	INSGESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen und Konferenzen							
01 02 11 03 - Obligatorische Ausschüsse (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3. Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Berechnung: 3 Sitzungen eines Ausschusses zum Thema „Sicherheit der Lieferkette“ im ersten Jahr und jeweils 2 Sitzungen in den Folgejahren; Reisekostenerstattung für nationale Sachverständige, im Durchschnitt rund 25 x 750 €/Sachverständiger.