



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 27.2.2006
COM(2006)79 definitief

2006/0025(COD)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingketen

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingketen

{SEC(2006)251}

(door de Commissie ingediend)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingketen

1. DE BEHOEFTE AAN VEILIG VERVOER

- 1.1 Terrorisme vormt een van de grootste bedreigingen voor democratie en vrijheid. Het risico op een terreuraanslag op goederenvervoer blijft hoog. De potentiële schade in termen van levens en economische activiteit valt onmogelijk te meten of te berekenen.
- 1.2 Veilig vervoer is in de hele wereld een belangrijk thema geworden. Dit geldt ook voor de Europese Unie, die als handelspartner op alle niveaus moet kunnen beschikken over veilig vervoer via alle vervoersmodaliteiten. De Europese handelspartners beginnen werk te maken van de beveiliging van het goederenvervoer. De Verenigde Staten hebben voor de invoer reeds bepaalde veiligheidsmaatregelen getroffen die gevolgen hebben voor Europese bevoorradingketens.
- 1.3 De jongste tijd is de beveiliging van het vervoer in Europa aanzienlijk verbeterd: er werd een Europees kader ontwikkeld voor de beveiliging van de luchtvaart en luchthavens¹, de beveiliging van de zeevaart en zeehavens werd verscherpt², terwijl de veiligheid in het hele havengebied wellicht aanzienlijk zal verbeteren na de recente afronding van het wetgevingsproces betreffende het verhogen van de veiligheid van havens³.
- 1.4 In 2003 heeft de Commissie er al op gewezen dat het vrachtvervoer over land beter moet worden beveiligd⁴. Op dit moment bestaan er geen regels voor de volledige Europese bevoorradingketen over land. De bevoorradingketen wordt gedefinieerd als alle vervoershandelingen en daarmee verbonden handelingen en processen vanaf de productielocatie tot op de plaats van bestemming van de vracht.
- 1.5 De terreurdreiging heeft de zwakheden van de bevoorradingketen en de behoefte aan maatregelen aan het licht gebracht: de burger wil dat maatregelen worden genomen voor de beveiliging van de bevoorradingketen waarvan hij in zijn dagelijks leven afhankelijk is, terwijl bedrijven het zich omwille van de bescherming van hun werknemers, installaties en klanten niet langer kunnen veroorloven geen oog te hebben voor veiligheid.

¹ Verordening (EG) nr. 2320/2002, PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

² Verordening (EG) nr. 725/2004, PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6.

³ Richtlijn 2005/65/EG, PB L 310 van 25.11.2005, blz. 28.

⁴ Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer; COM 2003(229) definitief Van 16.5.2003, blz. 18.

- 1.6. Om het terrorisme te bestrijden hebben de Europese staatshoofden gevraagd “om de beveiliging van alle vervoerssystemen te verscherpen, onder meer door uitbreiding van het wetgevingskader en verbetering van preventiemechanismen.”⁵
- 1.7. Niets ondernemen is geen optie. Daarom stelt de Commissie, als aanvulling op bestaande communautaire maatregelen voor de beveiliging van vervoer communautaire maatregelen voor om de beveiliging van de bevoorradingketen over land te verbeteren. Dit voorstel is niet van toepassing op de beveiliging van personenvervoer, in het bijzonder massavervoer, dat eventueel in een latere fase aan bod kan komen.

2. EEN BETERE BEVEILIGING VAN DE BEVOORADINGSKETEN

- 2.1. In het licht van de behoefte aan dringende maatregelen en de conclusies van de Europese Raad, dient de Commissie deze mededeling in, alsmede een wetgevingsvoorstel betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingketen.
- 2.2. In de mededeling worden de belangrijkste aspecten inzake de beveiliging van het goederenvervoer op een rijtje gezet waarmee bij een initiatief terzake rekening moet worden gehouden. De voor- en nadelen van bepaalde opties worden tegen elkaar afgewogen en er wordt toegelicht waarom het voorgestelde wetgevingsinitiatief de meest realistische en doelgerichte manier is om de beveiliging van het goederenvervoer in Europa te verbeteren.
- 2.3. Het voorstel heeft tot doel de beveiliging van de bevoorradingketen te verbeteren om het volledige Europese goederenvervoer beter te beschermen tegen mogelijke terreuraanslagen.
- 2.4. De doelstellingen van het voorstel van de Commissie zijn:
- de beveiliging van de bevoorradingketen verbeteren zonder belemmering van het vrije handelsverkeer;
 - een gemeenschappelijk kader tot stand brengen voor een systematische Europese aanpak zonder de gemeenschappelijke vervoersmarkt en bestaande veiligheidsmaatregelen in het gedrang te brengen;
 - vermijden van overbodige administratieve procedures en lasten op zowel Europees als lidstaatniveau.
- 2.5. De Commissie stelt de volgende maatregelen voor:
- de invoering van een verplicht systeem waarbij de lidstaten een kwaliteitslabel dienen in te voeren voor "veilige exploitanten" dat wordt toegekend aan bevoorradingsexploitanten die voldoen aan de Europese veiligheidsnormen en derhalve door de andere lidstaten van de interne markt kan worden erkend;

⁵ Verklaring ter bestrijding van terrorisme van 25 maart 2004, Document 7906/2004 van 29 maart 2004.

- de invoering, binnen de bindende bepalingen voor de lidstaten, van een vrijwillige regeling waarbij aan bevoorradingsexploitanten stimulansen worden geboden om hun veiligheidsprestaties te verbeteren;
- de verantwoordelijkheid van de bevoorradingsexploitanten voor hun veiligheidsprestaties in het Europese goederenvervoer;
- "veilige exploitanten" genieten faciliteiten bij de uitvoering van veiligheidscontroles en kunnen zich inzake veiligheid positief onderscheiden van andere concurrenten waardoor ze over een handels- en concurrentievoordeel beschikken;
- voorzien in de mogelijkheden van een regelmatige aanpassing en verbetering van de veiligheidsvoorschriften, met inbegrip van internationaal erkende normen en voorschriften, via de comitéprocedure.

3. BELANGRIJKSTE VRAGEN EN ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

Welk veiligheidsniveau is vereist?

- 3.1 In twee belangrijke onderdelen van een groot aantal bevoorradingketens, namelijk luchtvervoer en luchthavens, en de zeevaart en havens, worden strenge veiligheidsnormen gehanteerd in de vorm van voorschriften en maatregelen met gedetailleerde en wettelijk bindende specificaties en controles. Een gelijksoortige benadering voor de overige onderdelen van de bevoorradingketen zal de veiligheid van de hele keten ongetwijfeld bevorderen.
- 3.2. Uit een vergelijking van de zee- en luchtvaart met de bevoorradingketen als geheel blijkt dat er fundamentele verschillen bestaan tussen beide. De zee- en luchtvaart omvat slechts een beperkt aantal exploitanten die, daarenboven, actief zijn binnen een geografisch afgebakend en vastgesteld controleerbaar gebied. Zij zijn vertrouwd met veiligheidsmaatregelen.
- 3.3. De bevoorradingketen over land vertoont als geheel een heel andere dimensie. Er zijn meer dan een half miljoen⁶ vervoersbedrijven en toeleveringsbedrijven, gaande van grote multinationals tot kleine dienstverleners met sterk uiteenlopende bedrijfsculturen en organisatievormen. Dergelijke bedrijven komen in de hele Gemeenschap voor. De meeste ondernemingen beschikken vandaag niet over een beveiligingsbeheersingssysteem en hun veiligheidsnormen bevinden zich nog in de ontwikkelingsfase.
- 3.4. Het veiligheidsbewustzijn van alle actoren die bij de intracommunautaire bevoorradingketen zijn betrokken moet worden verhoogd. Naar gelang van de vervoerde goederen, de positie van de exploitant binnen de keten en de kwetsbaarheid van de infrastructuur, kan worden vastgesteld aan welke

⁶ Ramingen op basis van "EU energy and transport in figures: statistical pocketbook" 2004, hoofdstuk 3.1.12. In het cijfer (voor de EU-25) zijn producenten van goederen aan de start van de bevoorradingketen niet inbegrepen. Indien deze bedrijven worden meegeteld, komt het totaal op ongeveer 4,7 miljoen bedrijven in de bevoorradingketen.

veiligheidsnormen moet worden voldaan. Strenge bindende veiligheidsnormen voor alle exploitanten zou tot een ontwrichting van de bevoorradingketen leiden. Een toenemend aantal ondernemingen definieert echter eigen veiligheidsnormen, niet alleen om zijn eigen activiteiten en naam te beschermen, maar ook als instrument voor de selectie van partners in de bevoorradingketen.

- 3.5. In het licht van het voorgaande is het in de praktijk bijgevolg onmogelijk eenvormige en alomvattende veiligheidsregels en –procedures vast te stellen voor de bevoorradingketen over land, zoals voor de lucht- en zeevaart. Het is realistischer een kader met minimumeisen inzake veiligheid te ontwikkelen, dat gerelateerd aan technologische vooruitgang en de evolutie van de risico's geleidelijk zodanig kan evolueren dat een bevredigend operationeel veiligheidsniveau wordt gewaarborgd.

Is er alleen voor containervervoer behoefte aan veiligheidsregels?

- 3.6. Men is het erover eens dat de meeste initiatieven en besprekingen op dit moment gericht zijn op nationaal en internationaal intermodaal containervervoer van een zekere omvang. Dit is begrijpelijk vanuit de vrees angst dat een container kan worden misbruikt om terreurwapens te smokkelen of zelfs als transportmiddel voor chemische, biologische, radiologische of nucleaire wapens.
- 3.7. Containers zijn echter niet de enige potentiële doelwitten. In het intracommunautaire handelsverkeer worden verschillende laadeenheden gebruikt die allemaal door terroristen kunnen worden onderschept. Deze bezorgdheid geldt voor alle soorten vrachtvervoer waarbij, ongeacht op welke manier, een risico op misbruik bestaat.

Veiligheidsregels voor specifieke zones of voor de hele bevoorradingketens?

- 3.8. Het is verleidelijk de inspanningen voor een betere beveiliging van de bevoorradingketen toe te spitsen op een duidelijk aantal afgebakende gebieden: er worden technieken ontwikkeld om zegels beter te beschermen tegen vervalsing; in de meeste logistieke centra gelden strengere toegangsregels en heel wat exploitanten voeren achtergrondcontroles uit en voorzien hun werknemers van identificatiekaarten. Het bewustzijn van de risico's stijgt.
- 3.9. Dit zijn allemaal positieve ontwikkelingen. Het gaat echter om specifieke ontwikkelingen die niet leiden tot de systematische aanpak van de beveiliging van de bevoorradingketen die nodig is om zo snel en doeltreffend mogelijk te reageren op potentiële terreurdreigingen of –aanvallen.
- 3.10. De bevoorradingketen omvat een groot aantal handelingen, vanaf de productielocatie tot het leveringsadres van de vracht en de processen die daarbij worden doorlopen. Net als de exploitanten in de bevoorradingketen, zijn deze handelingen onderling afhankelijk van elkaar. Alle individuele elementen, waaronder de informatiestromen, moeten aan elkaar worden gekoppeld om tot een goede beveiliging van de volledige bevoorradingketen te komen.
- 3.11. Een verbetering van de beveiliging op specifieke gebieden dreigt effect te verliezen indien geen ander maatregelen worden genomen. De invoering van bijvoorbeeld beveiligde zegels heeft weinig zin indien dit niet samen gaat met andere ontwikkelingen, zoals de verbetering van de veiligheidsattitude van het personeel.

Een volledig beveiligd onderdeel van de bevoorradingsketen waarbij diverse exploitanten zijn betrokken en waarbij sterk de nadruk wordt gelegd op één bepaald veiligheidsaspect verliest zijn veiligheidsvoordeel indien een ander onderdeel van de keten, waarop andere normen van toepassing zijn, niet wordt beveiligd. Op internationaal niveau worden alleen volledig beveiligde bevoorradingsketens erkend. Het grote aantal specifieke veiligheidsaspecten vergt maatwerk met maatregelen die zijn afgestemd op de specifieke behoeften en eisen van exploitanten en bevoorradingsketens.

- 3.12. In het licht hiervan wordt het raadzaam geacht te opteren voor de ontwikkeling van een communautair veiligheidskader voor de bevoorradingsketen dan voor specifieke ad hoc maatregelen. Deze keuze belet geenszins communautaire minimumeisen vast te stellen of gedetailleerde regels in te voeren voor bepaalde gebieden. Zoals verder wordt toegelicht, dient het kader te voorzien in minimumeisen voor elke individuele schakel met de bevoorradingsketen en zo nodig in specifieke technische voorschriften. In alle gevallen moet het kader echter op regelmatige basis eenvoudig kunnen worden aangepast.
- 3.13. Het kader moet ondersteuning bieden aan exploitanten die vaak aanzienlijk investeren in een betere beveiliging.

Wie moet verantwoordelijk zijn voor beveiliging?

- 3.14. Er moet nog worden uitgemaakt of één van de betrokken exploitanten verantwoordelijk zou moeten zijn voor de volledige bevoorradingsketen, dan wel of elke exploitant verantwoordelijk zou moeten zijn voor de beveiliging van zijn onderdeel van de keten. Dit punt is belangrijk aangezien de bevoorradingsketen uit een aanzienlijk aantal exploitanten bestaat.
- 3.15. De bevoorradingsketen start normaal gezien op de productielocatie bij de voorbereiding van de verzending. De goederen kunnen in containers worden geladen of op een andere manier worden verpakt. De goederen kunnen van de productielocatie met één vervoermiddel naar hun eindbestemming worden gebracht. Het is ook mogelijk dat de goederen naar een opslagvoorziening of binnenlandse terminal worden gebracht waar ze worden overgeladen op een ander vervoermiddel. Bij deze handelingen kunnen expediteurs, een agent of verlader betrokken zijn. Elke link met de bevoorradingsketen gaat gepaard met vaak ingewikkelde informatieprocessen.
- 3.16. Het is verleidelijk om de verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de hele bevoorradingsketen af te wentelen op één exploitant. Dit is eenvoudig, maar stemt niet overeen met de realiteit van de markt. Het kan best zijn dat gespecialiseerde producenten, door de omvang of de aard van hun activiteiten, het vervoer zelf uitvoeren, of op zijn minst volledig controleren. In dit geval zou hun verantwoordelijk voor de hele bevoorradingsketen kunnen worden vastgesteld.
- 3.17. Evenwel, het komt veelvuldig voor dat een producent niet het volledige transport verzorgt. Dat gebeurt door gespecialiseerde bedrijven, zoals spoorwegondernemingen. Dikwijls weet een producent niet, en dat hoeft ook niet, welke exploitant en met welke transportmiddel zijn goederen vervoert. Dit geldt ook voor andere exploitanten uit de bevoorradingsketen. Zij verzorgen soms meer dan

één schakel van de keten of, nog minder vaak, de hele keten op de eerste schakel van de productielocatie na. Zij kunnen dan ook verantwoordelijk zijn voor meer dan één schakel.

- 3.18. Op basis van deze grote verscheidenheid in de markt kan slechts één praktische conclusie worden getrokken: elke exploitant of elke schakel van de bevoorradingsketen kan slechts verantwoordelijk zijn voor – uitsluitend - de beveiliging van zijn eigen activiteiten. De som van de individuele veiligheidsmaatregelen van de verschillende exploitanten leidt tot de beveiliging van de gehele keten.
- 3.19. Op basis van een analyse van de bevoorradingsketen kan een onderscheid worden gemaakt tussen vier groepen van activiteiten die telkens specifieke veiligheidskenmerken bezitten:
- verzendingsklaar maken van goederen en verzending van goederen vanaf de productielocatie;
 - vervoer van goederen;
 - expeditie van goederen;
 - overslag, opslag en exploitatie van een binnenlandse terminal.

Hoe kunnen bestaande Europese concepten bijdragen tot een betere beveiliging van de bevoorradingsketen?

- 3.20. De communautaire douaneregels⁷ zijn gebaseerd op het concept “geautoriseerde marktdeelnemer”. Aan exploitanten die beantwoorden aan bepaalde betrouwbaarheidscriteria kan het statuut van “geautoriseerde marktdeelnemer” worden toegekend, waardoor ze faciliteiten kunnen genieten op het gebied van beveiliging en veiligheidsgerelateerde douanecontroles en/of een vereenvoudigde toepassing van de douaneregels. Dat laatste is vanuit commercieel oogpunt interessant omdat exploitanten de mogelijkheid krijgen hun goederenstroom op basis van hun eigen behoefte te beheren.
- 3.21. In de communautaire regelgeving inzake de beveiliging van de luchtvaart⁸ is bepaald dat een “erkend agent” of luchtvaartmaatschappij een afzender kan erkennen als “bekende afzender” indien hij aan bepaalde veiligheidscriteria voldoet. Bijgevolg moeten bepaalde veiligheidscontroles niet worden uitgevoerd bij de ontvangst van vracht van een “bekende afzender.”
- 3.22. Beide concepten zijn gebaseerd op het algemene uitgangspunt dat exploitanten die zich vrijwillig houden aan een aantal voorschriften en door de autoriteiten zijn doorgelicht bepaalde faciliteiten moeten genieten. Ze worden regelmatig geïnspecteerd. Hetzelfde concept kan, enigszins aangepast, worden toegepast op de beveiliging van de bevoorradingsketen in de vorm van het begrip “veilige exploitant.”

⁷ Verordening (EG) nr. 648/2005, PB L 117 van 4.5.2005, blz. 13.

⁸ Verordening (EG) nr. 2320/2002, PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

- 3.23. Er moeten specifieke minimumvereisten worden vastgesteld voor vier categorieën van activiteiten die door exploitanten worden uitgevoerd:
- verzendingsklaar maken van goederen en verzending van goederen vanaf de productielocatie;
 - vervoer van goederen;
 - expeditie van goederen;
 - overslag, opslag en exploitatie van een binnenlandse terminal.
- 3.24. Een door de lidstaten uitgewerkte regeling voor "veilige exploitanten" biedt exploitanten de mogelijkheid aan te tonen dat ze voldoen aan bepaalde minimumeisen inzake veiligheid. De status van "veilige exploitant" zou worden toegekend aan exploitanten die aan de normen voldoen. De lidstaten kunnen hiertoe gebruik maken van bestaande systemen of procedures, tenzij ze een specifieke regeling wensen te ontwikkelen voor de beveiliging van de bevoorradingketen. De implementatie zal moeten worden gecontroleerd; vertrouwen hangt samen met controle.
- 3.25. Door hun grote aantal kunnen alle bevoorradingsexploitanten onmogelijk voldoen aan de specifieke minimumeisen. Bovendien kunnen de lidstaten de implementatie daarvan onmogelijk naar behoren controleren. Daarom wordt geopteerd voor een vrijwillige implementatie. Geen enkele exploitant zal worden verplicht om aan te sluiten bij het systeem voor "veilige exploitanten".
- 3.26. Om de integriteit van de gemeenschappelijke markt te bewaren, moet elke lidstaat het door een andere lidstaat toegekende statuut van "veilige exploitant" erkennen wanneer de "veilige exploitant" activiteiten uitoefent op zijn grondgebied.
- 3.27. Zo nodig kunnen lidstaten besluiten de toegang tot installaties en infrastructuur voor "veilige exploitanten" te beperken.

Welke voordelen biedt het systeem van "veilige exploitanten"?

- 3.28. Een succesvolle invoering van het systeem van "veilige exploitanten" moet concrete praktische voordelen opleveren voor de autoriteiten en voor de exploitanten die de nodige investeringen doen:
- 3.28.1. Gebruik van overheidsmiddelen: Veiligheidsinstanties kunnen hun controlemiddelen toespitsen op de exploitanten die niet deelnemen aan het systeem, zonder evenwel af te zien van het recht om "veilige exploitanten" eventueel aan een controle te onderwerpen. Deze aanpak is reeds met succes toegepast door douaneautoriteiten ten aanzien van de "geautoriseerde marktdeelnemers". Er is geen reden om aan te nemen dat veiligheidsinstanties er geen voordeel bij zouden hebben doelmatiger te kunnen werken.
- 3.28.2. Een gecoördineerd veiligheidsbeleid in heel Europa: Autoriteiten zullen voor het eerst de mogelijkheid hebben een Europees beleid inzake de beveiliging van de bevoorradingketen te voeren op basis van een gemeenschappelijk bewustzijn, doestellingen en criteria.

3.28.3. Links met de beveiliging van zee- en luchtvaart: Lucht- en zeehavens, met inbegrip van de haveninstallaties, die onder strikte communautaire veiligheidsregels vallen, kunnen erop vertrouwen dat vracht die hun territorium wordt binnengebracht door een keten van “veilige exploitanten” tijdens de hele keten beveiligd is geweest. Deze exploitanten dienen een voorkeursbehandeling te krijgen, bv. door hun toestemming te verlenen een versnelde procedure toe te passen.

3.28.4. Erkenning in de hele EU: Een door een nationale instantie toegekende erkenning van het statuut van “veilige exploitant” biedt voordelen voor de exploitanten en de lidstaten: de exploitant wordt in de hele EU erkend als “veilige exploitant”. De lidstaten kunnen bij de toepassing van Europese minimumeisen inzake veiligheid vertrouwen op erkenningen door andere lidstaten, omdat ze weten dat het statuut toegekend is op grond van uniforme Europese regels.

3.28.5. Integratie in de algemene beveiliging van de bevoorradingsketen: Met gelijksoortige veiligheidsregels, zullen de met veiligheidscontroles aan de externe grenzen belaste douaneautoriteiten, zowel voor uit- als invoer het door een voor de beveiliging van de bevoorradingsketen bevoegde instantie toegekende statuut van een "veilige exploitant" erkennen in het kader van de regeling betreffende de “geautoriseerde marktdeelnemers”. Op dezelfde manier zal de bevoegde instantie voor de beveiliging van de bevoorradingsketen ook de “geautoriseerde marktdeelnemers” erkennen. De huidige werkzaamheden van de douaneautoriteiten en de voorwaarden die zijn opgenomen in de bijlage bij deze mededeling, indien ze worden toegepast, zullen de verenigbaarheid en wederzijdse erkenning waarborgen. Dankzij de Europese regeling voor “veilige exploitanten” zullen Europese uitvoerders gebruik kunnen maken van invoerfaciliteiten in de VS. Tevens wordt hierdoor geanticipeerd op internationale ontwikkelingen. De Europese regeling zou in feite model kunnen staan voor een snelle wereldwijde invoering van door de Werelddouaneorganisatie ontwikkelde veiligheidsaanbevelingen voor de bevoorradingsketen.

3.28.6. Veiligheidsprestaties van de onderneming: De “veilige exploitant” kan tegenover zijn klanten en partners in de bevoorradingsketen aantonen dat hij in staat is inbreuken op de beveiliging van de bevoorradingsketen te vermijden. Hij zal makkelijker een onderscheid kunnen maken tussen verantwoordelijke, veiligheidsbewuste zakenpartners en andere niet-veiligheidsbewuste exploitanten.

3.28.7. Efficiency en slagkracht: Ervaring op aanverwante terreinen wijst erop dat exploitanten voordeel kunnen hebben bij een deelname aan de regeling voor “veilige exploitanten”. Algemeen wordt erkend dat de invoering van het CSI-systeem (US Container Security Initiative) in de zeevaart, hoewel niet specifiek bedoeld om voordelen op te leveren voor de exploitanten, een aantal positieve commerciële neveneffecten heeft gehad, zoals betere operationele systemen en beter controle over en voorspelbaarheid van transport en andere processen, alsmede meer betrouwbare verwerkingstermijnen en een vermindering van verlies door diefstal. Uit trends in recent gepubliceerd onderzoek⁹ blijkt dat een aantal kostenelementen, zowel wat

⁹ James B. Rice, Jr. and Philip W. Spayd, ‘Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits’, mei 2005 (Massachusetts Institute of Technology) and Hau L. Lee and Seungjin Whang, ‘Higher supply

betreft de vervoersketen als de betrokken sectoren, gunstig kan worden beïnvloed door een verbetering van de veiligheidsmaatregelen.

Is een communautair kader noodzakelijk?

- 3.29. Autoriteiten van de lidstaten willen waarborgen dat dezelfde minimumeisen inzake veiligheid voor alle lidstaten gelden en daadwerkelijk worden toegepast. Aangezien de gemeenschappelijke markt voor bevoorradingsexploitanten een feit is, zal elke nationale instantie uiteindelijk worden geconfronteerd met exploitanten die door een andere lidstaat zijn erkend als “veilige exploitant” en die erop rekenen dezelfde faciliteiten te genieten als nationale exploitanten. Nationale instanties kunnen erop rekenen dat in heel Europa dezelfde toepassingsregels worden toegepast.
- 3.30. Hoewel een groot aandeel van de Europese transportactiviteiten altijd beperkt zal blijven tot een beperkt geografische gebied van de Europese Unie, is bij een aanzienlijk aantal activiteiten ook andere Europese landen of niet-Europese landen betrokken. In een aantal niet-Europese landen wordt reeds stappen ondernomen om de beveiliging van de bevoorradingketen te verbeteren. Hoewel de externe dimensie inhoudt dat automatisch ook de douaneautoriteiten van beide handelspartners betrokken zijn, zal uiteraard ook de nationale beveiliging worden doorgelicht. Een uniforme Europese regeling die zo snel mogelijk wordt ingevoerd, zal wellicht aanmerkelijk meer invloed hebben op ontwikkelingen in niet-EU landen dan een ongeordende lappendeken van nationale regels.
- 3.31. De globale aspecten van de beveiliging van de bevoorradingketen vergen een communautair kader.

4. CONCLUSIE

De Commissie is van mening dat een eerste stap moet worden gezet naar een verbetering van de beveiliging van de volledige bevoorradingketen. In het licht van de omvang en complexiteit van de markt is een vrijwillig maar gecontroleerd kader voor de bevoorradingketen over land de meest geschikte werkwijze.

Het kader zal de interconnectiviteit tussen de verschillende vervoersmodaliteiten en exploitanten bevorderen en de beveiliging van de bevoorradingketen als geheel ten goede komen. “Een versnelde procedure” kan nationale instanties ertoe aanzetten de samenwerking tussen verschillende administratieve instellingen en ondernemingen te verbeteren en op die manier de administratieve lasten te verminderen.

Het kader moet worden ingevoerd en kan afhankelijk van de vastgestelde veiligheidsrisico's en de aanvaarding door commerciële exploitanten verder worden ontwikkeld. Het zal bevoorradingsexploitanten ertoe aanzetten nieuwe instrumenten voor beveiligingsbeheersing in te voeren en de bestaande instrumenten te verbeteren in het licht van de specifieke minimumeisen.

Het vrijwillige aspect wordt ondersteund door praktische voordelen bij veiligheidscontroles, waaronder douanecontroles. Innovatieve maatregelen worden

chain security with lower cost: Lessons from total quality management', International Journal of Production Economics, 2004

aangemoedigd en ondernemingen die deelnemen, kunnen hun concurrentiepositie versterken.

Het voorstel voorziet niet in dwingende maatregelen indien blijkt dat de markt deze aanpak verwerpt.

Op wetgevingsvlak, gaat een voorstel voor een verordening als bijlage.

TOELICHTING

1. Achtergrond van het voorstel

• **Motivering en doel van het voorstel**

De Europese Raad beschouwt vervoer als een belangrijk terrein in het kader van de terrorismebestrijding. De Raad heeft derhalve gevraagd “om de beveiliging van alle vervoerssystemen te verscherpen, onder meer door uitbreiding van het wetgevingskader en verbetering van preventiemechanismen”¹⁰. Dit voorstel komt tegemoet aan de vastgestelde behoeften en de wens van de Raad.

• **Algemene context**

De jongste tijd is de beveiliging van het vervoer in Europa aanzienlijk verbeterd: er werd een Europees kader ontwikkeld voor de beveiliging van de luchtvaart en luchthavens¹¹; de beveiliging van de zeevaart¹² en zeehavens¹³ werd verscherpt.

Er bestaat op dit moment geen regelgeving voor de volledige bevoorradingketen voor vervoer over land, d.w.z. alle vervoershandelingen en daarmee verbonden handelingen en processen vanaf de productielocatie tot op de plaats van bestemming van de vracht.

• **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Er bestaan nog geen bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied.

• **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

Het voorstel is gekoppeld aan de bestaande wetgeving inzake beveiliging van vervoer. Het sluit volledig aan bij de douanemaatregelen voor een betere beveiliging van het vervoer aan de Europese buitengrenzen en ondersteunt de doelstellingen van Lissabon.

2. Raadpleging van belanghebbende partijen en effectbeoordeling

• **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

In december 2003 vond op basis van een discussienota een raadpleging plaats van de lidstaten, transportverenigingen, vakbonden en andere bij vervoer en veiligheid betrokken organisaties, zoals brancheorganisaties. De respondenten vormen een afspiegeling van de sectoren die direct en indirect betrokken zijn bij de beveiliging van vervoer.

Van 23 december 2003 tot 27 februari 2004 heeft via het internet een openbare raadpleging plaatsgevonden. De Commissie heeft 65 reacties ontvangen. De resultaten kunnen worden

¹⁰ Verklaring ter bestrijding van terrorisme van 25 maart 2004, Document 7906/2004 van 29 maart 2004.

¹¹ Verordening (EG) nr. 2320/2002, PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

¹² Verordening (EG) nr. 725/2004, PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6.

¹³ Richtlijn 65/2005/EG, PB L 310 van 25.11.2005, blz. 28.

geraadpleegd op:

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

Na de openbare raadpleging via het internet is in 2004 en de eerste helft van 2005 verder overleg gepleegd met de lidstaten en de sector.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

De belangrijkste conclusies van de raadplegingsprocedure kunnen als volgt worden samengevat:

- 1) de beveiliging van de bevoorradingsketen vormt een ernstig probleem dat moet worden aangepakt;
- 2) bij mogelijke maatregelen op Europees niveau moet de nadruk worden gelegd op terrorisme in plaats van op criminaliteit in het algemeen;
- 3) risico-evaluatie is belangrijk en moet verder worden ontwikkeld;
- 4) absolute veiligheid zal op korte termijn wellicht niet kunnen worden gewaarborgd;
- 5) de maatregelen moeten afgestemd zijn op de realiteit op de markt;
- 6) om verstoring van de markten te voorkomen dienen maatregelen voor de hele EU te gelden en, voor zover haalbaar, voor alle vervoersmodaliteiten;
- 7) er werd gepleit voor een vrijwillige regeling zoals de “erkende agent” of de “bekende verzender”.

Deze conclusies sluiten aan bij de visie van de Commissie inzake de bestrijding van terrorisme¹⁴ die aan de basis ligt van het voorstel van de Commissie.

• **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

De Commissie ontving advies van deskundigen uit diverse bronnen: exploitanten, vertegenwoordigers van de sectoren, veiligheids- en vervoersspecialisten en autoriteiten van de lidstaten.

• **Effectbeoordeling**

Er werden een aantal alternatieven onderzocht. Uit een uitgebreide externe studie “The impact of possible European legislation to improve transport security” is gebleken dat de uitgangspunten van het voorstel de meest kostenefficiënte oplossing bieden. De studie kan worden geraadpleegd op:

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

¹⁴ Zie voetnoten 7, 9, 10, 11 en 12

De lidstaten

Het voorstel verplicht de lidstaten tot de invoering van nationale regelgeving voor de toekenning van het statuut van "veilige exploitant" aan exploitanten die aan bepaalde minimumvoorschriften voldoen. De lidstaten kunnen een nieuw veiligheids- en beveiligingssysteem invoeren of gebruik maken van een bestaand systeem. Hoewel de invoering van een nationale regeling financiële middelen vergt, moet het mogelijk zijn synergieën met bestaande veiligheidsmaatregelen te realiseren. Het voorstel biedt de nationale instanties de mogelijkheid de regeling zonder extra kosten in te voeren.

De sectoren

Het voorstel legt geen verplichtingen op aan bevoorradingsexploitanten. De voorgestelde regeling voor het statuut van "veilige exploitanten" is vrijwillig; houders van het statuut genieten faciliteiten op het gebied van veiligheid, vallen onder vereenvoudigde douanecontroles en kunnen zichzelf ten aanzien van andere bevoorradingpartners die dergelijke normen eisen aanprijzen als exploitanten die strenge veiligheidsnormen hanteren. Exploitanten die van mening zijn dat hun activiteiten geen strenge veiligheidsnormen vergen, kunnen besluiten niet deel te nemen aan de nieuwe regeling.

De Commissie

Geen, behalve haar verplichtingen als hoedster van de verdragen.

3. Juridische elementen van het voorstel

• **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

De Commissie roept het Europees Parlement en de Raad op de verordening betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingketen zo snel mogelijk goed te keuren. Dit voorstel vormt een aanvulling op reeds bestaande veiligheidsmaatregelen voor vervoer.

De maatregelen voor een betere beveiliging van de bevoorradingketen moeten beantwoorden aan de volgende principes:

- beveiliging van de bevoorradingketen vergt een actieve samenwerking tussen de autoriteiten van de lidstaten en de betrokken sectoren;
- de beveiliging van de bevoorradingketen vormt een aanvulling op de reeds bestaande veiligheidsmaatregelen in de luchtvaart en het zeevervoer, onder meer in luchthavens en zeehavens;
- de lidstaten dienen ervoor te zorgen dat de nationale wetgevingen voor een betere beveiliging van de bevoorradingketen met elkaar verenigbaar zijn;
- een vrijwillig kader met minimumvoorschriften waaraan exploitanten uit vier verschillende categorieën van bevoorradingsexploitanten dienen te voldoen om te worden erkend als "veilige exploitant";
- "veilige exploitanten" moeten gebruik kunnen maken van een "versnelde procedure" op het vlak van veiligheidsfaciliteiten en douanecontroles en genieten derhalve een hogere status bij hun handelspartners;

- de lidstaten dienen een bevoegde instantie voor de beveiliging van de bevoorradingketen aan te wijzen voor de toekenning van het statuut van “veilige exploitant”. Hiervoor kunnen zij erkende organisaties voor de beveiliging van de bevoorradingketen aanwijzen, die moeten voldoen aan een aantal voorwaarden;
- voor de communicatie met de lidstaten en de Commissie wijzen de lidstaten een nationaal centraal aanspreekpunt voor de beveiliging van de bevoorradingketen aan;
- een door instanties van een lidstaat toegekend statuut van “veilige exploitant” wordt erkend door de instanties van de andere lidstaten;
- er wordt een procedure vastgesteld voor de aanpassing van de bepalingen aan technische ontwikkelingen.

- **Rechtsgrondslag**

Artikelen 71 en 80, lid 2, van het EG-verdrag.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen. De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

- Er is behoefte aan gemeenschappelijke regels met een gemeenschappelijk kader voor een doeltreffende bestrijding van grensoverschrijdende terreurdreigingen.
- De voltooiing van de gemeenschappelijke markt voor vervoer, gekoppeld aan de vier vrijheden van het verdrag, vergt een gemeenschappelijke Europese beleid inzake de beveiliging van de bevoorradingketen. Een veelvoud van verschillende nationale wetgevingen inzake de beveiliging van de bevoorradingketen zou opnieuw tot het ontstaan van interne grenzen kunnen leiden.
- Geïsoleerde initiatieven van een of meer lidstaten waardoor afwijkende veiligheidsnormen ontstaan tussen de lidstaten zou door de handelspartners van de Unie onvermijdelijk worden geïnterpreteerd als onwil om veiligheidsmaatregelen te nemen of worden gebruikt om de lidstaten tegen elkaar uit te spelen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen beter worden verwezenlijkt door een communautair optreden. Door te voorzien in een Europees kader met uniforme veiligheidsnormen voor exploitanten uit alle lidstaten kan een gemeenschappelijk beleid inzake de beveiliging van de bevoorradingketen in stand worden gehouden en wordt vermeden dat dit opnieuw op nationaal niveau wordt geregeld.

Het voorstel blijft beperkt tot de elementen die noodzakelijke zijn om een communautair kader te creëren:

- een identieke aanpak, namelijk de verplichte implementatie door de lidstaten van het communautair kader dat noodzakelijk is om de continuïteit van de goederenvervoersmarkt te verzekeren en de vrijwillige toepassing daarvan door exploitanten, waarbij echter

duidelijk wordt gewezen op de noodzaak van een beter veiligheidsbeheer door alle bevoorradingsexploitanten;

- gemeenschappelijke minimumeisen inzake veiligheid voor de bevoorradingsexploitanten die vervoer over land verzekeren; wederzijdse erkenning van het statuut van “veilige exploitant” waardoor deze exploitanten over faciliteiten kunnen beschikken en onder een vereenvoudigde nationale procedure vallen en het risico op discriminatie wordt vermeden;
- een aanvullend systeem bij de bestaande communautaire douaneregels, dat kan worden aangepast in het licht van internationale ontwikkelingen, bv. standaardisering.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Om de volgende redenen is het voorstel in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

- Het voorstel is gebaseerd op de praktijk van de bevoorradingketen. Grootschalige dwingende maatregelen waarvan de implementatie en handhaving door de lidstaten bijzonder moeilijk, zo niet onmogelijk, zou zijn geweest worden vermeden. Exploitanten weten daarentegen dat de investeringen voldoen aan uniforme voorschriften voor de hele Unie worden en worden op die manier aangemoedigd te investeren in de beveiliging van de bevoorradingketen; vrijwillige deelnemers genieten faciliteiten op het gebied van veiligheidscontroles en vallen onder vereenvoudigde procedures.
- Via de Raad hebben de lidstaten te kennen gegeven dat de beveiliging van de bevoorradingketen moet worden verbeterd.
- De lidstaten kunnen de kosten tot een minimum beperken. Voor de instelling van een regeling voor de toekenning van het statuut van "veilige exploitant" kunnen de lidstaten zich baseren op de reeds bestaande voorbeelden inzake veiligheid van het vervoer over land en douane. Ze kunnen een beroep doen op praktische ondersteuning door erkende organisaties voor de beveiliging van de bevoorradingketen. Zij kunnen opteren voor een toekenningsprocedure die niet door de overheid wordt gefinancierd. Regionale en lokale overheden zijn geen betrokken partij, tenzij een lidstaat daartoe besluit.

Voor de Gemeenschap zijn de kosten gering: de Commissie dient enkel haar verplichtingen als hoedster van de verdragen na te komen. Exploitanten die willen investeren in veiligheidsmaatregelen weten dat de investeringen voldoen aan voorschriften die in de hele Gemeenschap van toepassing zijn. Uit trends in recent gepubliceerd onderzoek blijkt dat een aantal kostenelementen, zowel wat de vervoersketen als de betrokken sectoren betreft, gunstig kan worden beïnvloed door een verbetering van de veiligheidsmaatregelen.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld(e) instrument(en): verordening. Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn:

Er werd onderzocht of de Commissie een verordening dan wel een richtlijn diende voor te stellen. De keuze voor een verordening sluit volledig aan bij de wetgeving inzake veiligheid voor zeevervoer, de luchtvaart en luchthavens. Dit instrument sluit tevens aan bij de

douanewetgeving waarop ze een aanvulling kan vormen wat betreft de raakvlakken tussen de bevoorradingketen en de douanewetgeving.

Om de terreurdreiging daadwerkelijk uit te schakelen vergt de aanpak van internationale terreurrisico's een uniform, parallel en gelijktijdig optreden van de lidstaten. Een verordening is daartoe het beste instrument.

Het voorstel op zich is heel eenvoudig; er is geen behoefte aan algemene doelstellingen en principes die verder door de lidstaten kunnen worden uitgewerkt. De belangrijkste elementen kunnen onmiddellijk worden toegepast om de ontoereikende veiligheidstoestand te verbeteren en, indien dit gebeurt op grond van een verordening, zijn geen uitvoeringsbepalingen nodig.

Om deze redenen is een verordening het meest geschikte instrument.

4. Gevolgen voor de begroting

Geen.

5. Aanvullende informatie

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

- **Nadere uitleg van het voorstel, per hoofdstuk of per artikel**

De Commissie stelt voor de verordening te baseren op artikel 71 van het EG-Verdrag, onverminderd de regelgeving van de lidstaten op het gebied van nationale beveiliging en de maatregelen die kunnen worden genomen op basis van titel VI van het Verdrag inzake de Europese Unie.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING:

Artikel 1:

Dit artikel omschrijft de doelstelling van de verordening.

Artikel 2:

Artikel 2 bevat de definitie van 'bevoorradingketen'.

Artikel 3:

Dit artikel omschrijft het toepassingsgebied van de verordening.

Artikel 4:

Krachtens dit artikel dienen te lidstaten een bevoegde instantie voor de beveiliging van de bevoorradingketen aan te wijzen.

Artikel 5:

Dit artikel behelst de verplichting van de lidstaten om een nationale regeling vast te stellen voor de toekenning van het statuut van “veilige exploitant” aan bevoorradingsexploitanten.

Artikel 6:

In dit artikel worden de voordelen van het statuut als “veilige exploitant” vermeld (“versnelde procedure”) en de mogelijkheid de toepassing van deze voordelen te weigeren aan een “veilige exploitant”.

Artikel 7:

Dit artikel verplicht de lidstaten tot wederzijdse erkenning van het toegekende statuut.

Artikel 8:

In dit artikel wordt toegelicht onder welke voorwaarden het statuut van “veilige exploitant” kan worden toegekend.

Artikel 9:

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid het statuut van “veilige exploitant” in te trekken of te schorsen.

Artikel 10:

De lidstaten dienen krachtens dit artikel te voorzien in procedures voor de toekenning van het statuut, hetzij rechtstreeks, hetzij via een erkende organisatie voor de beveiliging van de bevoorradingketen, en aan de nationale instanties, de centrale aanspreekpunten en de Commissie toegang te verlenen tot de lijst van “veilige exploitanten”.

Artikel 11:

Dit artikel voorziet in de aanwijzing van een centraal aanspreekpunt voor de beveiliging van de bevoorradingketen als aanspreekpunt voor de lidstaten en de Commissie.

Artikel 12:

Overeenkomstig artikel 12 dienen de lidstaten op passende en regelmatige wijze toezicht uit te oefenen op hun nationale mechanismen voor de toekenning van het statuut van “veilige exploitant”.

Artikel 13:

Dit artikel bepaalt dat de in de bijlagen bij deze verordening opgesomde technische voorschriften kunnen worden gewijzigd of aangevuld volgens de in Besluit 1999/468/EG vastgestelde procedures.

Artikel 14:

Volgens dit artikel wordt de Commissie ondersteund door een comité met vertegenwoordigers van de lidstaten.

Artikel 15:

Dit artikel heeft betrekking op de vertrouwelijkheid van informatie inzake veiligheid.

Artikel 16:

Dit artikel bevat de precieze bepalingen inzake inwerkingtreding.

Bijlage 1 tot en met 4:

Bevatten de gedetailleerde voorschriften waaraan een verzender, vervoersonderneming, expediteur en exploitant van een overslagvoorziening, opslagvoorziening of binnenlandse terminal dienen te voldoen om te worden erkend als “veilige exploitant”.

Bijlage 5:

Omschrijft de precieze modaliteiten voor de uitvoering van een risico-evaluatie door de exploitant.

Bijlage 6:

Omschrijft gedetailleerd aan welke voorwaarden een erkende organisatie voor de beveiliging van de bevoorradingsketen moet beantwoorden.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingketen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71,

Gelet op het voorstel van de Commissie¹⁵,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁶,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁷,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag¹⁸,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Beveiligingsincidenten en terrorisme vormen een van de grootste bedreigingen voor de democratie, vrijheid en vrede, idealen en waarden die het wezen van de Europese Unie uitmaken.
- (2) De bevoorradingketen moet worden beschermd tegen veiligheidsincidenten. Dit is in het belang van gebruikers van vervoer, werknemers, de economie en de maatschappij als geheel.
- (3) De Europese Raad heeft gevraagd “om de beveiliging van alle vervoerssystemen te verscherpen, onder meer door uitbreiding van het wetgevingskader en verbetering van preventiemechanismen”¹⁹.
- (4) De jongste tijd zijn belangrijke maatregelen genomen om de beveiliging van de Europese lucht²⁰ en scheepvaart²¹ te verbeteren. De beveiliging zal wellicht beter worden door de onlangs goedgekeurde maatregelen betreffende de havens²².

¹⁵ PB C van , blz. .

¹⁶ PB C van , blz. .

¹⁷ PB C van , blz. .

¹⁸ PB C van , blz. .

¹⁹ Verklaring ter bestrijding van terrorisme van 25 maart 2004, Document 7906/2004 van 29 maart 2004.

²⁰ Verordening (EG) nr. 2320/2002, PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

²¹ Verordening (EG) nr. 725/2004, PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6.

²² Richtlijn 65/2004/EG, PB L 310 van 25.11.2005, blz. 28.

- (5) Bij gebrek aan communautaire regels blijft de beveiliging van bevoorradingsketen op de hierboven vermelden gebieden na ontoereikend.
- (6) De beveiliging van de Europese bevoorradingsketen via het vervoer over land moet worden verbeterd. Hiertoe moeten, zonder afbreuk te doen aan de regelgeving van de lidstaten op het gebied van nationale veiligheid en eventuele maatregelen op basis van Titel VI van het Verdrag inzake de Europese Unie, passende maatregelen worden genomen.
- (7) Bij de ontwikkeling van maatregelen moet rekening worden gehouden met de aard van de bevoorradingsmarkten die een groot aantal exploitanten en operationele modellen omvatten waardoor maatregelen zoals in de lucht- of ruimtevaart op korte termijn niet haalbaar zijn.
- (8) Een maatregel mag het vrije handelsverkeer weliswaar niet in gedrang brengen, maar moet ruimte bieden om op het vlak van beveiliging bepaalde minimumeisen op te leggen.
- (9) De lidstaten dienen een regeling op te zetten voor de toekenning van een statuut als “veilige exploitant” voor bevoorradingsexploitanten uit de Gemeenschap die voldoen aan bepaalde minimumeisen inzake beveiliging. De regeling moet verenigbaar zijn met de beveiligingsprogramma’s voor de bevoorradingsketen die worden ontwikkeld voor wereldwijde aanbodketens.
- (10) Exploitanten van de bevoorradingsketen houden zich bezig met één van de volgende activiteiten: verzendingsklaar maken en verzenden van goederen vanaf de productielocatie; vervoer van goederen; expeditie van goederen; overslag, opslag en exploitatie van een binnenlandse terminal.
- (11) Voor elke groep van bevoorradingsexploitanten dienen minimumeisen inzake beveiliging te worden vastgesteld. De lidstaten kunnen striktere normen opleggen aan exploitanten die op hun grondgebied zijn gevestigd.
- (12) Zowel de overheid als commerciële exploitanten hebben baat bij een regeling voor “veilige exploitanten”.
- (13) Een regeling inzake “veilige exploitanten” stelt veiligheidsinstanties in het kader van een gemeenschappelijk Europees veiligheidsbeleid in staat hun controles toe te spitsen op exploitanten die nog niet klaar zijn om te voldoen aan de minimumeisen.
- (14) Het statuut van “veilige exploitant” zal in de hele Europese Unie worden erkend.
- (15) De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat “veilige exploitanten” faciliteiten genieten inzake veiligheidscontroles en aan de buitengrenzen onder een vereenvoudigde controleprocedure vallen, eventueel via een versnelde procedure, waarbij de mogelijkheid om "veilige exploitanten" aan een veiligheidscontrole te onderwerpen onverlet wordt gelaten.
- (16) “Veilige exploitanten” kunnen de markt voorts aantonen dat zij de bevoorradingsketen kunnen vrijwaren van inbreuken op veiligheidsregels, zich positief van andere exploitanten onderscheiden en een positieve trend op gang brengen wat betreft de beveiliging van het handelsverkeer.

- (17) De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat de lijst van “veilige exploitanten” toegankelijk is voor de instanties van andere lidstaten en de Commissie.
- (18) Het statuut van “veilige exploitant” moet in de hele Europese Unie worden erkend en kan worden ingetrokken door de lidstaat die het heeft toegekend wanneer blijkt dat de exploitant ernstig in gebreke blijft ten aanzien van de voorwaarden waaronder het statuut is toegekend. Het statuut wordt voor een beperkte duur toegekend en kan worden verlengd. Een lidstaat kan weigeren faciliteiten en een vereenvoudigde procedure toe te staan wanneer hij van oordeel is dat een door een andere lidstaat erkende “veilige exploitant” niet voldoet aan de minimumeisen inzake veiligheid.
- (19) De lidstaten kunnen erkende organisaties voor de beveiliging van de bevoorradingsketen aanwijzen die als taak hebben te onderzoeken of een exploitant die een verzoek indient om te worden erkend als “veilige exploitant” aan de voorwaarden voldoet.
- (20) De lidstaten wijzen een bevoegde instantie aan voor de beveiliging van de bevoorradingsketen.
- (21) De lidstaten zorgen ervoor dat de contacten tussen de Commissie en de lidstaten via een specifiek centraal aanspreekpunt verlopen.
- (22) De lidstaten dienen toe te zien op de implementatie door bevoorradingsexploitanten.
- (23) De maatregelen die nodig zijn voor de implementatie van de onderhavige beschikking, dienen vastgesteld te worden overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden²³. Er dient een procedure te worden vastgesteld voor de aanpassing van deze verordening aan ontwikkelingen op het gebied van internationale instrumenten en, met inachtneming van het toepassingsgebied van de verordening, de aanpassing of aanvulling van de gedetailleerde bepalingen in de bijlagen bij de verordening in het licht van opgedane ervaring.
- (24) De doelstellingen van de voorgestelde maatregel, namelijk de invoering van een gemeenschappelijk beleid inzake de beveiliging van de bevoorradingsketen, van een gemeenschappelijke regeling inzake “veilige exploitanten” en de noodzaak om te waarborgen dat het statuut van “veilige exploitant” door de volledige communautaire goederenvervoersmarkt wordt erkend kunnen, gezien de Europese werkingssfeer van deze verordening, beter op communautair niveau worden verwezenlijkt. De Gemeenschap kan dus maatregelen nemen overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel verwoorde evenredigheidsbeginsel beperkt deze verordening zich tot de gemeenschappelijke basisnormen die vereist zijn om de beveiligingsdoelstellingen voor de bevoorradingsketen te bereiken, en gaat zij niet verder dan wat voor dat doel nodig is,

²³ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstelling

1. Deze Verordening behelst de invoering van gemeenschappelijke regels voor een betere beveiliging van de bevoorrading over land in het licht van dreigende veiligheidsincidenten.
2. De in lid 1 bedoelde doelstelling zal worden verwezenlijkt door:
 - a) de instelling van een regeling op grond waarvan de lidstaten het statuut van “veilige exploitant” kunnen toekennen aan bevoorradingsexploitanten;
 - b) de vaststelling van minimumeisen inzake veiligheid waaraan exploitanten moeten voldoen om te kunnen worden erkend als “veilige exploitant”;
 - c) het opzetten van passende monitoringsystemen.

Artikel 2

Definitie

Voor de toepassing van deze Verordening wordt onder bevoorradingketen verstaan alle processen en exploitanten die betrokken zijn bij het vervoer over land en de voorbereiding daarvan van goederen vanaf de productielocatie naar een leveringsplaats binnen de Europese Gemeenschap.

Artikel 3

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op beveiliging van de bevoorradingketen en de beveiliging van vracht, vervoer en, eventueel, met de bevoorradingketen verbonden infrastructuur binnen de Europese Gemeenschap.
2. De in deze verordening genoemde maatregelen gelden voor elke exploitant die betrokken is bij een van volgende activiteiten:
 - a) verzendingsklaar maken van goederen en verzending van goederen vanaf de productielocatie;
 - b) vervoer van goederen;
 - c) expeditie van goederen;
 - d) de exploitatie van overslagvoorzieningen, opslagvoorzieningen of binnenlandse terminals.

3. Deze verordening geldt onverminderd:
- a) de communautaire regelgeving inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart²⁴;
 - b) de communautaire regelgeving inzake de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten²⁵;
 - c) de communautaire regelgeving inzake veiligheid van havens²⁶;
 - d) communautaire en internationale regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen²⁷ en nucleair materiaal²⁸;
 - e) de communautaire douaneregeling²⁹.

Artikel 4

Bevoegde instantie voor de beveiliging van de bevoorradingketen

De lidstaten wijzen een bevoegde instantie voor de beveiliging van de bevoorradingketen aan die belast is met de coördinatie, implementatie en monitoring van de toepassing van de in deze verordening vastgestelde maatregelen voor de beveiliging van de bevoorradingketen.

Artikel 5

“Veilige exploitant”

1. Uiterlijk 18 maanden na de goedkeuring van deze verordening stellen de lidstaten een regeling vast voor de toekenning van het statuut van “veilige exploitant” aan bevoorradingsexploitanten.
2. Aan een exploitant kan het statuut van “veilige exploitant” worden toegekend indien hij betrokken is bij één van de volgende activiteiten in het kader van de bevoorradingketen:
 - a) verzendingsklaar maken van goederen en verzending van goederen vanaf de productielocatie;
 - b) vervoer van goederen;

²⁴ Verordening (EG) nr. 2320/2002, PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

²⁵ Verordening (EG) nr. 725/2004, PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6.

²⁶ Richtlijn 65/2005/EG, PB L 310 van 25.11.2005, blz. 28.

²⁷ Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, PB L 319 van 12.12.1994, blz. 7, Richtlijn 96/49/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, PB L 235 van 17.9.1996, blz. 25, Richtlijn 1999/36/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende vervoerbare drukapparatuur PB L 138 van 1.6.1999, blz. 20.

²⁸ Richtlijn 2003/122/EG, Euratom, van de Raad van 22 december 2003 inzake de controle op hoogactieve ingekapselde radioactieve bronnen en weesbronnen, PB L 346 van 31.12.2003; blz. 57.

²⁹ Verordening (EG) nr. 648/2005, PB L 117 van 4.5.2005, blz. 13.

- c) expeditie van goederen;
 - d) de exploitatie van overslagvoorzieningen, opslagvoorzieningen of binnenlandse terminals.
3. Het statuut kan worden aangevraagd bij de bevoegde instantie voor de beveiliging van de bevoorradingsketen in het land waar de exploitant is gevestigd.
 4. Het statuut van “veilige exploitant” toont aan dat de exploitant aan wie het wordt toegekend over de bekwaamheden beschikt om zonder inbreuken op de veiligheid deel te nemen aan de bevoorradingsketen.
 5. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte zodra zij een regeling voor de toekenning van het statuut van “veilige exploitant” hebben ingesteld.

Artikel 6

Voordelen voor “veilige exploitanten”

1. De lidstaten zorgen ervoor dat “veilige exploitanten” bepaalde faciliteiten genieten en onder een vereenvoudigde procedure vallen inzake veiligheidscontroles (“versnelde procedure”).
2. De faciliteiten en vereenvoudigde procedure houden onder meer in dat voor “veilige exploitanten” een andere procedure geldt voor het vervoer van vracht dan voor exploitanten die niet beveiligd zijn. Voor veilige exploitanten gelden onder meer minder strikte veiligheidscontroles.
3. De lidstaten kunnen de authenticiteit van de het statuut van “veilige exploitant” nagaan bij het bevoegde centraal aanspreekpunt .
4. Een lidstaat kan de toepassing van artikel 6, leden 1 en 2, op een “veilige exploitant” uit een andere lidstaat weigeren indien deze ernstig in gebreke blijft wat betreft de naleving van veiligheidsregels. De lidstaat brengt de andere lidstaat en de Commissie hiervan onverwijld op de hoogte en legt de zaak voor aan het bij artikel 14 ingestelde comité. Voorts zijn de artikelen 9 en 12 van toepassing.

Artikel 7

Wederzijdse erkenning

Een door een lidstaat toegekend statuut van “veilige exploitant” wordt erkend door de instanties van alle andere lidstaten.

Artikel 8

Toekenning van het statuut

1. Aan een exploitant wordt het statuut van “veilige exploitant” toegekend indien is aangetoond dat hij

- a) een beveiligingbeheersysteem heeft ontwikkeld, ingevoerd en beschreven;
 - b) aantoont over de nodige middelen te beschikken om het hoofd te bieden aan mogelijk veiligheidsrisico voor het deel van de bevoorradingsketen waarvoor hij verantwoordelijk is;
 - c) over een beveiligingsbeheersysteem beschikt dat permanent kan worden verbeterd;
 - d) voldoet aan de in de bijlage opgesomde specifieke vereisten;
 - e) voldoet aan de vereisten van de in artikel 3, lid 3, bedoelde regelgeving.
2. Het statuut van “veilige exploitant” wordt toegekend voor een periode van drie jaar. Het statuut kan worden verlengd indien de “veilige exploitant” nog steeds voldoet aan de minimumeisen van deze verordening.
 3. Indien een exploitant overeenkomstig artikel 5, onder a), van Verordening (EG) nr. 648/200530 beschikt over het statuut van “geautoriseerde marktdeelnemer”, gaat de voor de beveiliging van de bevoorradingsketen bevoegde instantie ervan uit dat is voldaan aan de criteria van lid 1 indien de criteria voor de toekenning van het statuut van “geautoriseerde marktdeelnemer” identiek of vergelijkbaar zijn.

Artikel 9

Intrekking of opschorting van het statuut

1. De lidstaten stellen regels vast voor de intrekking van het statuut van “veilige exploitant” wanneer de exploitant bij herhaling of ernstig in gebreke blijft ten aanzien van de voorwaarden waaronder hem dat statuut werd toegekend.
2. Het statuut van “veilige exploitant” kan ook worden ingetrokken na overeenkomstig artikel 12 uitgevoerde normcontroles.
3. Wanneer het statuut van “veilige exploitant” wordt ingetrokken, kan de exploitant pas na twee jaar een nieuwe aanvraag indienen.
4. De lidstaten stellen regels vast voor de schorsing van het statuut van “veilige exploitant” wanneer de exploitant op een andere wijze in gebreke blijft ten aanzien van de voorwaarden waaronder hem het statuut werd toegekend.
5. De schorsing wordt opgeheven wanneer de voor de bevoorradingsketen bevoegde instantie vaststelt dat de inbreuken zijn verholpen.

³⁰ PB L 117 van 4.5.2005, blz. 13.

Artikel 10

Toekenningsprocedures

1. De voor de bevoorradingketen bevoegde instantie is verantwoordelijk voor de toekenning van het statuut van “veilige exploitant”. De lidstaten leggen een register aan van alle “veilige exploitanten”. Het register is toegankelijk voor de bevoegde instanties voor de bevoorradingketen van de lidstaten, de centrale aanspreekpunten en de Commissie.
2. Aan elke “veilige exploitant” wordt een identificatienummer toegekend dat begint met de landcode van de betrokken lidstaat.
3. De lidstaten kunnen erkende organisaties voor de beveiliging van de bevoorradingketen aanwijzen met het oog op de in lid 1 bedoelde werkzaamheden. De erkende organisaties voor de beveiliging van de bevoorradingketen dienen te voldoen aan de in bijlage 6 opgesomde voorwaarden.

Artikel 11

Centraal aanspreekpunt voor de beveiliging van de bevoorradingketen

1. De lidstaten wijzen een centraal aanspreekpunt aan voor de beveiliging van de bevoorradingketen.
2. Het centraal aanspreekpunt fungeert als contactpunt voor de Commissie en de andere lidstaten en heeft als taak de toepassing van de beveiligingsmaatregelen van de bevoorradingketen te faciliteren, te begeleiden en daarover te informeren.

Artikel 12

Implementatie en conformiteitscontrole

De lidstaten waarborgen een passende monitoring van de regeling inzake “veilige exploitanten”, met inbegrip van het toezicht op de erkende organisatie voor de beveiliging van de bevoorradingketen.

Artikel 13

Aanpassing

Met inachtneming van het toepassingsgebied van deze verordening kunnen de bepalingen van de bijlagen overeenkomstig de procedure van artikel 14 worden gewijzigd of aangevuld met gedetailleerde technische voorschriften.

Artikel 14

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG³¹ van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.
3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op één maand.
4. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 15

Bescherming en verspreiding van informatie

1. Voor de implementatie van deze verordening neemt de Commissie overeenkomstig Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom³² passende maatregelen voor de bescherming van vertrouwelijke informatie die voor haar toegankelijk is of haar door de lidstaten wordt meegedeeld.
2. De lidstaten nemen vergelijkbare maatregelen overeenkomstig de betrokken nationale wetgeving.

Artikel 16

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

³¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

³² PB L 317 van 3.12.2001, blz. 1.

BIJLAGE 1

Verzender

(verzendingsklaar maken van goederen en verzending van goederen vanaf de productielocatie)

Om in aanmerking te komen voor het statuut van “veilige exploitant” dient het beveiligingsbeheersysteem van een verzender gebaseerd te zijn op een risicoanalyse en de volgende elementen te omvatten:

Fysieke beveiliging: Alle gebouwen en lokalen moeten beschermd zijn tegen toegang door onbevoegden en indringers. Fysieke beveiliging omvat:

- vergrendeling van buiten- en binnendeuren, ramen, poorten en omheiningen;
- verlichting van de locatie, zowel binnen als buiten, met inbegrip van parkeerterreinen;
- scheiding tussen het parkeerterrein voor privé-voertuigen en de zones voor het verzenden, laden, overslaan en opslaan van vracht;
- interne/externe communicatiesystemen om intern veiligheidspersoneel of plaatselijke rechtshandhavinginstanties te contacteren.

Toegangscontrole: Toegang door onbevoegden tot ruimtes voor het verzenden, laden of opslaan van goederen moet worden voorkomen. De controles dienen het volgende te omvatten:

- systematische en betrouwbare identificatie van alle werknemers, bezoekers en zakelijke contactpersonen;
- procedures voor de aanhouding van onbevoegde of niet-geïdentificeerde personen.

Veilige procedures: De procedures voor de hantering van inkomende en uitgaande goederen moeten bescherming bieden tegen het binnenbrengen, verwisselen of verlies van materiaal. De veiligheidsprocedures moeten het volgende omvatten:

- de inzet van een veiligheidsbeambte belast met het toezicht op in- en uitgaande goederen;
- een behoorlijke etikettering, weging, telling en registratie van goederen;
- controle of de zegels of andere beveiliging van inkomende goederen ongeschonden zijn;
- procedures voor het aanbrengen van zegels of een andere beveiliging op uitgaande goederen;

- detectie en rapportage van ontbrekende of overtallige hoeveelheden;
- registratie van bewegingen van inkomende en uitgaande goederen;
- behoorlijke opslag van lege of volle laadeenheden om ongeoorloofd gebruik te voorkomen.
- procedures voor gevallen waarin de onderneming ontdekt of vermoedt dat anomalieën of illegale activiteiten plaatsvinden.

Veiligheid inzake personeel: Ondernemingen dienen een interne procedure te ontwikkelen voor de screening van toekomstige werknemers en verificatie van sollicitaties, met inachtneming van de wetgeving inzake gelijke behandeling en bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Gericht op de specifieke functie van de betrokken werknemer kunnen de interne procedures bestaan uit een onderzoek naar de antecedenten of andere tests.

Registratieprocedures: Ondernemingen dienen ervoor te zorgen dat vrachtdocumenten volledig, duidelijk en betrouwbaar zijn en dat ze tijdig beschikbaar zijn.

Informatiebeveiliging: Alle informatieprocessen in het kader van de bevoorradingketen moeten beveiligd zijn.

Opleiding en vorming voor bewustmaking: Ten behoeve van het personeel dient een bewustmakingsprogramma te worden opgezet waarin aandacht wordt besteed aan potentiële veiligheidsrisico's, de bescherming van productintegriteit en voorkomen van toegang door onbevoegden. Deze programma's hebben als doel de actieve betrokkenheid van werknemers bij veiligheidscontroles te bevorderen.

BIJLAGE 2

Vervoersbedrijf

Om in aanmerking te komen voor het statuut van “veilige exploitant” dient het beveiligingsbeheersysteem van een vervoersbedrijf gebaseerd te zijn op een risicoanalyse en de volgende elementen te omvatten:

Fysieke beveiliging: Alle gebouwen en lokalen moeten beschermd zijn tegen toegang door onbevoegden en indringers. Fysieke beveiliging omvat:

- vergrendeling van buiten- en binnendeuren, ramen, poorten en omheiningen;
- omheining van het terrein, degelijke verlichting van de locatie, zowel binnen als buiten, met inbegrip van parkeerterreinen;
- scheiding tussen het parkeerterrein voor privé-voertuigen en de zones voor het verzenden, laden, overslaan en opslaan van vracht;
- interne/externe communicatiesystemen om intern veiligheidspersoneel of plaatselijke rechtshandavingsinstanties.

Toegangscontrole: Toegang door onbevoegden tot faciliteiten en vervoersmiddelen moet worden verboden. De controles dienen het volgende te omvatten:

- systematische en betrouwbare identificatie van alle werknemers, bezoekers en zakelijke contactpersonen;
- procedures voor de aanhouding van onbevoegde of niet geïdentificeerde personen.

Veilige procedures: Het bedrijf dient over procedures te beschikken om te voorkomen dat niet geregistreerde materialen aan boord van vervoersmiddelen worden gebracht of in de lading worden gestopt en toegang door onbevoegde personen te voorkomen. De veiligheidsprocedures moeten het volgende omvatten:

- behoorlijke etikettering, telling en registratie van vracht en daarmee verbonden uitrusting;
- controleren of de zegels of andere beveiliging niet is geschonden wanneer een lading voor transport wordt aanvaard;
- procedures om de zegels en andere beveiliging te beschermen bij de overhandiging van de lading;
- een systeem voor de detectie en rapportage van tekorten;

- registratie van bewegingen van inkomende en uitgaande goederen en vervoersmiddelen;
- procedures voor gevallen waarin de onderneming ontdekt of vermoedt dat anomalieën of illegale activiteiten plaatsvinden.

Indien niet-geregistreerde materialen of tekenen van fraude worden ontdekt, dient een fysieke inspectie van de toegankelijke delen van het vervoersmiddel en de onmiddellijk toegankelijke zones in de buurt daarvan te worden uitgevoerd. Er moet een procedure zijn voor de rapportage van dergelijke gevallen.

Veiligheid inzake personeel: Ondernemingen dienen een interne procedure te ontwikkelen voor de screening van toekomstige werknemers en verificatie van sollicitaties, met inachtneming van de wetgeving inzake gelijke behandeling en bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Gericht op de specifieke functie van de betrokken werknemer kunnen de interne procedures bestaan uit een onderzoek naar de antecedenten of andere tests.

Registratieprocedures: Ondernemingen dienen ervoor te zorgen dat vrachtdocumenten volledig, duidelijk en betrouwbaar zijn en dat ze tijdig beschikbaar zijn.

Informatiebeveiliging: Alle informatieprocessen in het kader van de bevoorradingketen moeten beveiligd zijn.

Voorzieningen voor de beveiligde goederenstroom: Bedrijven kunnen door “niet-veilige exploitanten” aangeboden vracht opwaarderen tot veilige lading indien ze de inhoud daarvan kunnen inspecteren. Indien geen inspectie plaatsvindt of op grond van de inspectie niet kan worden beoordeeld of de lading onderdeel vormt van een veilige bevoorradingketen, kan een "versnelde procedure" worden geweigerd.

Opleiding en vorming voor bewustmaking: Ten behoeve van het personeel dient een bewustmakingsprogramma te worden opgezet waarin aandacht wordt besteed aan potentiële veiligheidsrisico's, de bescherming van productintegriteit en het voorkomen van toegang door onbevoegden. Deze programma's hebben als doel de actieve betrokkenheid van werknemers bij veiligheidscontroles te bevorderen.

BIJLAGE 3

Expediteur

Om in aanmerking te komen voor het statuut van “veilige exploitant” dient het beveiligingsbeheersysteem van een expediteur gebaseerd te zijn op een risicoanalyse en de volgende elementen te omvatten:

Toegangscontrole: Toegang door onbevoegden tot de installaties moet worden verboden. Controles dienen te bestaan uit de positieve identificatie van alle werknemers, bezoekers en zakelijke contactpersonen, alsmede procedures voor de aanhouding van onbevoegde of niet-geïdentificeerde personen.

Veilige procedures: procedures voor gevallen waarin de onderneming ontdekt of vermoedt dat anomalieën of illegale activiteiten plaatsvinden.

Documenten: Expediteurs doen het nodige om ervoor te zorgen dat alle documenten die bij de expeditie van goederen gecreëerd en gebruikt worden duidelijk zijn en beschermd zijn tegen verwisseling, verlies of de invoer van foutieve informatie. De procedures inzake documenten omvatten het volgende:

- waarborging van de juistheid van de ontvangen informatie, waaronder de naam van de verzender en geadresseerde, naam en adres van de eerste en tweede te verwittigen partij, beschrijving, gewicht, hoeveelheid en meeteenheid (bv. dozen, pakken, enz.) van de vracht;
- vaststelling, registratie en onderzoeken van ontbrekende of overtallige vracht;
- registratie van bewegingen van inkomende en uitgaande goederen;
- beveiligde toegang tot computers en informatie.

Veiligheid inzake personeel: Ondernemingen dienen een interne procedure te ontwikkelen voor de screening van toekomstige werknemers en verificatie van sollicitaties, met inachtneming van de wetgeving inzake gelijke behandeling en bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Gericht op de specifieke functie van de betrokken werknemer kunnen de interne procedures bestaan uit een onderzoek naar de antecedenten of andere tests.

Registratieprocedures: Bedrijven zorgen ervoor dat ladingslijsten, laadbrieven en/of andere met het transport verbonden documenten, volledig, duidelijk en correct zijn en dat ze tijdig worden afgegeven.

Informatiebeveiliging: Alle informatieprocessen in het kader van de bevoorradingsketen moeten beveiligd zijn.

Voorzieningen voor de beveiligde goederenstroom: Bedrijven kunnen door “niet-veilige exploitanten” aangeboden vracht opwaarderen tot veilige lading indien ze de inhoud daarvan kunnen inspecteren. Indien geen inspectie plaatsvindt of op grond van de inspectie niet kan worden beoordeeld of de lading onderdeel vormt van een veilige bevoorradingketen, kan een "versnelde procedure" worden geweigerd.

Opleiding en vorming voor bewustmaking: Ten behoeve van het personeel dient een bewustmakingsprogramma te worden opgezet waarin aandacht wordt besteed aan potentiële veiligheidsrisico's, de bescherming van de lading en het voorkomen van toegang door onbevoegden. Deze programma's hebben als doel de actieve betrokkenheid van werknemers in veiligheidscontroles te bevorderen en moeten omvatten:

- beloning van werknemers die actief deelnemen aan veiligheidscontroles:
- vorming voor het signaleren van fraude en veiligheidscontroles van computers.

BIJLAGE 4

De exploitatie van overslagvoorzieningen, opslagvoorzieningen of binnenlandse terminals (met inbegrip van binnenhavens*)

Om in aanmerking te komen voor het statuut van “veilige exploitant” dient het beveiligingsbeheersysteem van een exploitant van een pakhuis, opslagplaats, terminal of binnenhaven te zijn gebaseerd op een risicoanalyse en de volgende elementen te omvatten:

Fysieke beveiliging: Alle gebouwen moeten opgetrokken zijn uit materialen die toegang door onbevoegden belemmeren en bescherming bieden tegen indringers. Fysieke beveiliging omvat:

- vergrendeling van buiten- en binnendeuren, ramen, poorten en omheiningen;
- verlichting, zowel binnen als buiten, van de locatie met inbegrip van parkeerterreinen;
- scheiding tussen het parkeerterrein voor privé-voertuigen en de zones voor het verzenden, laden, overslaan en opslaan van vracht;
- interne/externe communicatiesystemen om intern veiligheidspersoneel of plaatselijke rechtshandhavinginstanties te contacteren.

Toegangscontrole: Toegang door onbevoegden tot de installaties moet worden verboden. De controles dienen het volgende te omvatten:

- systematische en betrouwbare identificatie van alle werknemers, bezoekers en zakelijke contactpersonen;
- procedures voor de aanhouding van onbevoegde of niet-geïdentificeerde personen.

Veilige procedures: De nodige procedures moeten worden opgezet om te beletten dat niet geregistreerde materialen in het pakhuis, de opslagplaats of terminal (bv. binnenhaven) worden binnengebracht. De veiligheidsprocedures moeten het volgende omvatten:

- inzet van een veiligheidsbeambte belast met het toezicht op in- en uitgaande goederen;
- controle aan de hand van de laadbrief of de vracht en de uitrusting behoorlijk zijn geëtiketteerd, geteld en vergezeld gaan van de nodige documenten;
- controle of de zegels en andere beveiliging van inkomende goederen ongeschonden zijn;
- procedures voor het aanbrengen van zegels en andere beveiliging op uitgaande goederen;

- procedures voor detectie en rapportage van ontbrekende of overtallige hoeveelheden;
- procedures voor gevallen waarin de onderneming ontdekt of vermoedt dat anomalieën of illegale activiteiten plaatsvinden.
- behoorlijke opslag van lege of volle laadeenheden om ongeoorloofd gebruik te voorkomen;
- voorkomen van toegang tot vracht of verpakkingen.

Veiligheid inzake personeel: Ondernemingen dienen een interne procedure te ontwikkelen voor de screening van toekomstige werknemers en verificatie van sollicitaties, met inachtneming van de wetgeving inzake gelijke behandeling en bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Gericht op de specifieke functie van de betrokken werknemer kunnen de interne procedures bestaan uit een onderzoek naar de antecedenten of andere tests.

Informatiebeveiliging: Alle informatieprocessen in het kader van de bevoorradingketen moeten beveiligd zijn.

Voorzieningen voor de beveiligde goederenstroom: Bedrijven kunnen door “niet-veilige exploitanten” aangeboden vracht opwaarderen tot veilige lading indien ze de inhoud daarvan kunnen inspecteren. Indien geen inspectie plaatsvindt of op grond van de inspectie niet kan worden beoordeeld of de lading onderdeel vormt van een veilige bevoorradingketen, kan een "versnelde procedure" worden geweigerd.

Opleiding en vorming voor bewustmaking: Ten behoeve van het personeel dient een bewustmakingsprogramma te worden opgezet waarin aandacht wordt besteed aan potentiële veiligheidsrisico's, de bescherming van de lading en het voorkomen van toegang door onbevoegden. Deze programma's hebben als doel de actieve betrokkenheid van werknemers in veiligheidscontroles te bevorderen.

* indien Verordening (EG) nr. 725/2004 niet van toepassing is.

BIJLAGE 5

Risico-evaluatie

Op basis van de risico-evaluatie stelt de exploitant een beveiligingsbeheersingsysteem op. De risico-evaluatie is gebaseerd op de algemene situatie van de onderneming, niet op één specifieke vervoersoperatie, en omvat tenminste de volgende stappen:

Stap één – nagaan welke bedreigingen er zijn:

- de actualiteit betreffende het huidige nationale en internationale klimaat of actuele terreurcampagnes;
- advies van de veiligheidsinstanties betreffende het risico op een terreuraanslag tegen installaties of activiteiten;
- de aantrekkingskracht van de gebouwen, activiteiten of personeel voor het organiseren van een terroristische aanslag;
- de mogelijke nevenschade omdat de exploitant is gevestigd in een omgeving met een hoog risico.

Stap twee – nagaan wat moet worden beschermd en in het bijzonder de kwetsbaarheid ervan nagaan.

Stap drie – nagaan wat moet worden gedaan om het risico te beperken tot een aanvaardbaar niveau.

BIJLAGE 6

Voorwaarden waaraan een erkende organisatie voor de beveiliging van de bevoorradingsketen dient te voldoen

Een erkende organisatie voor de beveiliging van de bevoorradingsketen moet het volgende kunnen aantonen:

- zowel de organisatie als haar werknemers beschikken over een vlekkeloze reputatie inzake corruptie en fraudebestrijding;
- zij beschikt over relevante expertise inzake beveiliging van bevoorradingsketens;
- zij beschikt over relevante kennis inzake bevoorradingsoperaties, met inbegrip van operationele vereisten;
- zij beschikt over relevante kennis van andere activiteiten inzake veiligheid die een invloed kunnen hebben op de beveiliging van een bevoorradingsketen;
- zij beschikt over de bekwaamheden om veiligheidsrisico's van een bevoorradingsketen te beoordelen;
- zij beschikt over de middelen om de kennis van haar personeel inzake beveiliging van bevoorradingsketens op peil te houden en te verbeteren;
- zij beschikt over het vermogen om de blijvende betrouwbaarheid van het personeel te bewaken;
- zij beschikt over het vermogen om de juiste procedures te hanteren om bekendmaking van of toegang tot gevoelig materiaal door onbevoegden te voorkomen;
- zij beschikt over kennis van de relevante nationale en internationale regelgeving en veiligheidsvoorschriften;
- zij beschikt over kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
- zij beschikt over kennis voor de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
- zij beschikt over de capaciteiten voor de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid van de bevoorradingsketen kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
- zij is op de hoogte van technieken die worden gebruikt om veiligheidsmaatregelen te omzeilen;

- zij beschikt over kennis van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen en van de beperkingen van hun functies.

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingsketen.

2. ABM/ABB-KADER

Betrokken beleidsterrein(en) en bijbehorende activiteit(en):

Beleidsgebied(en): vervoer over land, door de lucht en over zee.

Activiteit(en): implementatie en monitoring van maatregelen voor de beveiliging van de bevoorradingsketen.

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen) inclusief omschrijving:

06 02 03 02 Beveiliging van het vervoer

06 02 11 03 Comités

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

Onbepaald, vanaf 2008

3.3. Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe):

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
	Niet-verplicht	NGK	NEE	NEE	NEE	nr. [...]
	Niet-verplicht	NGK	NEE	NEE	NEE	nr. [...]

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		2006	2007	2008	2009	2010	vanaf 2011	Totaal
---------------	----------	--	------	------	------	------	------	---------------	--------

Beleidsuitgaven³³

Vastleggingskredieten (VK)	8.1	a	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Betalingskredieten (BK)		b	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag³⁴

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Betalingskredieten		b+c	0	0	0	0.	0,5	0	0,5

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen³⁵

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

³³ Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

³⁴ Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

³⁵ Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		2006	2007	2008	2009	2010	vanaf 2011	Totaal
.....	f							
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.

Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.

Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord³⁶ (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten

Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

NB: Alle gegevens en opmerkingen over de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten moeten in een aparte bijlage worden vermeld.

³⁶ Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

in miljoen euro (tot op een decimaal)

Begrotings onderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie							
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁷		
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>									
	b) <i>Verschil in ontvangsten</i> Δ									

(Vermeld elk betrokken begrotingsonderdeel; voeg extra rijen toe wanneer er gevolgen zijn voor meer dan een begrotingsonderdeel.)

4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

Jaarlijkse behoeften	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Totale personele middelen in VTE	0	0	0	0	0	0

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

Gegevens over de context van het voorstel moeten in de toelichting worden verstrekt. Geef in dit deel van het financieel memorandum de volgende aanvullende informatie:

5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

De Europese Raad heeft in zijn verklaring betreffende de bestrijding van terrorisme (25.3.2004)³⁸ gevraagd “om de beveiliging van alle vervoerssystemen te verscherpen, onder meer door uitbreiding van het wetgevingskader en verbetering van preventiemechanismen.” Dit voorstel komt tegemoet aan de vastgestelde behoefte en de wens van de Raad.

De afgelopen jaren heeft de Europese Unie aanzienlijke vooruitgang geboekt op het gebied van de beveiliging van het vervoer tegen terreurbedreigingen. Er bestaat reeds

³⁷ Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

³⁸ Verklaring ter bestrijding van terrorisme van 25 maart 2004, Document 7906/2004 van 29 maart 2004.

Europese regelgeving voor de luchtvaart, met inbegrip van de luchthavens, en de zeevaart. De regelgeving betreffende de beveiliging van zeehavens bevindt zich in de laatste fase van het wetgevingsproces. Er bestaat nog geen Europese regelgeving betreffende de bevoorradingsketen buiten de hierboven genoemde gebieden. Dit voorstel overbrugt de veiligheidskloof die tussen de verschillende vervoersmodaliteiten bestaat.

5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

Om te vermijden dat opnieuw nationale vervoersmarkten ontstaan als gevolg van nationale regels inzake de beveiliging van de bevoorradingsketen, is er, net als destijds voor de zeevaart, zeehavens, luchtvaart en luchthavens, behoefte aan een communautaire regeling.

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

Geen, behalve de bestaande functie als hoedster van de verdragen.

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

Voor de uitvoering van de actie gekozen methode(n)³⁹.

- Gecentraliseerd beheer***
 - rechtstreeks door de Commissie
 - gedelegeerd aan:
 - uitvoerende agentschappen
 - door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement
 - nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbare dienstverleningstaak
- Gedeeld of gedecentraliseerd beheer***
 - met lidstaten
 - met derde landen
- Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)***

³⁹ Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder Opmerkingen.

Opmerkingen:

Geen.

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

6.1. Toezicht

De Commissie oefent het gebruikelijke toezicht uit als hoedster van de verdragen.

6.2. Evaluatie

6.2.1. Evaluatie vooraf

De Verklaring van de Raad van 25 maart 2004 betreffende de bestrijding van terrorisme⁴⁰ creëert een bindende politieke context voor de Commissie.

In 2004 werd een consultatieprocedure gestart. Dit proces heeft een duidelijker visie tot stand gebracht over mogelijke maatregelen van de EU om het vervoer over land in het kader van de bevoorradingketen beter te beveiligen. Deze maatregelen werden besproken met de lidstaten en de betrokken actoren.

Uit de consultatieprocedure en de effectbeoordeling⁴¹ is gebleken dat bij de vaststelling van de Europese maatregelen rekening moet worden gehouden met de volgende aspecten:

- Beveiliging van de bevoorradingketen betekent rekening houden met het ondenkbare. Veiligheidsrisico's hebben zowel betrekking op de vracht, vervoersmodaliteiten als de infrastructuur. De overheid kan geen absolute veiligheid waarborgen.
- Een toenemend aantal bedrijven voeren eigen veiligheidsnormen in. Hun partners in de bevoorradingketen dienen zich hieraan aan te passen. Vervoersondernemingen en andere bedrijven die voor verschillende klanten werken worden geconfronteerd met een veelvoud aan, onzinnige, dure en storende evaluaties.
- De uitdaging bestaat erin het hoogste veiligheidsniveau te bereiken in de bevoorradingketen zonder de handel in het gedrang te brengen en met een minimum aan administratie.
- Publieke instanties en bedrijven moeten samenwerken om de beveiliging van de bevoorradingketen te verbeteren. Het algemene uitgangspunt is dat aan

⁴⁰ Verklaring ter bestrijding van terrorisme van 25 maart 2004, Document 7906/2004 van 29 maart 2004.

⁴¹ DNV Consulting, 'Study on the impacts of possible legislation to improve transport security'. Uitgevoerd i.k.v. de begroting van 2004.

exploitanten die op vrijwillige basis een aantal voorschriften naleven en die door de autoriteiten zijn doorgelicht bepaalde faciliteiten moeten worden verleend en een vereenvoudigde procedure moet worden toegestaan.

- Een eenvormige aanpak inzake beveiliging van de bevoorradingketen zal voorkomen dat concurrentie ontstaat op het vlak van veiligheid binnen de EU-grenzen. Een mogelijke optie is de certificering van ondernemingen.

6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)

De diensten van de Commissie zijn van plan het effect en de doeltreffendheid van de vastgestelde maatregelen middels een studie te laten evalueren. Deze studie zal in 2010 worden uitgevoerd en vervolgens om de drie jaar. Op basis van deze periodieke evaluatie kan de Commissie volgens de comitéprocedure voorstellen doen voor eventuele noodzakelijke wijzigingen van het voorgestelde systeem. De kosten van de studies worden geschat op 500 000 euro per stuk.

6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties

Zie 6.2.2.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Op grond van bijlage 6 bij de voorgestelde verordening dient een erkende organisatie voor de beveiliging van de bevoorradingketen aan te tonen dat zij, zowel inzake organisatie als personeel, over een vlekkeloze reputatie beschikt op het gebied van corruptie en fraudebestrijding.

8. MIDDELEN

8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	2006		2007		2008		2009		2010		2011		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
Operationele kosten nr. 1⁴²																
Actie 1																
Output 1																
Output 2																
Actie 2																
Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 2																
Actie 1																
Output 1																
Subtotaal doelstelling 2																
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. n																
Subtotaal doelstelling n																
TOTALE KOSTEN																

⁴² Zoals beschreven in punt 5.3

8.2. Administratieve uitgaven

8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ambtenaren of tijdelijk personeel ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AS T						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ⁴⁴							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel ⁴⁵							
TOTAAL							

8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

Niet van toepassing.

8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

(Wanneer meer dan een bron wordt vermeld, geef dan het aantal posten per bron)

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)

⁴³ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

⁴⁴ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

⁴⁵ Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

8.2.4. Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)							
Uitvoerende agentschappen ⁴⁶							
Andere technische en administratieve bijstand							
- intern							
- extern							
Totaal Technische en administratieve bijstand							

8.2.5. Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)						
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen						

⁴⁶ Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

Verwijs zo nodig naar punt 8.2.1

8.2.6. Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAA L
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen							
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen							
01 02 11 03 – verplichte comités (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen							
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)							
3 Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijs naar het begrotingsonderdeel)							
Totale andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Berekening – tijdens het eerste jaar 3 vergaderingen van het comité van de vertegenwoordigers voor de beveiliging van de bevoorradingsketen - 2 vergaderingen tijdens de volgende jaren. Terugbetaling van de reiskosten van nationale deskundigen, geraamd op 25 maal een gemiddelde van 750 euro per deskundige.