



## Förordning om skydd i försörjningskedjan (landtransporter)

Näringsdepartementet

2006-04-20

### Dokumentbeteckning

KOM (2006) 79 slutlig

Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén om förbättrat skydd i försörjningskedjan. - Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om förbättrat skydd i försörjningskedjan.

### Sammanfattning

Det finns för närvarande inga skyddsregler för hela den del av försörjningskedjan som sker med landtransport i gemenskapen. Kommissionen föreslår därför gemenskapsåtgärder för att förbättra skyddet i försörjningskedjan för landtransporter. Syftet är att komplettera befintliga gemenskapsbestämmelser om transportskydd.

Medlemsländerna föreslås införa en kvalitetsmärkning för skydd som kan tilldelas aktörer i försörjningskedjan som uppfyller de europeiska minimikraven för skydd, s.k. säkra aktörer. Inom ramen för de obligatoriska reglerna föreslås att en frivillig ordning införs genom vilka aktörerna i försörjningskedjan kan öka skyddet i utbyte mot stimulansåtgärder. Alla aktörer som är inblandade i verksamheter med förberedelse av gods för avsändning och avsändning av gods från produktionsplatsen, transport av gods, befördran av gods samt lagring eller verksamhet vid inlandsterminal ska enligt förslaget kunna ansöka om att klassas som säker aktör. Säkra aktörer föreslås medges förenklingar vid säkerhetskontroller vilket bör ge dem handels- och konkurrensfördelar. Medlemsstaterna ska också utse en behörig skyddsmyndighet för försörjningskedjan.

Sverige är positivt till att införa gemenskapsåtgärder för att förbättra skyddet i försörjningskedjan för landtransporter. Förslaget innehåller dock en rad oklarheter och behöver förtydligas och förbättras betydligt i vissa delar bl.a. för att harmonisera med andra gällande bestämmelser och för att undvika

# 1 Förslaget

## 1.1 Innehåll

Det finns för närvarande inga skyddsregler för hela den del av försörjningskedjan som sker med landtransport i gemenskapen. Kommissionen föreslår därför gemenskapsåtgärder för att förbättra skyddet i försörjningskedjan för landtransporter. Syftet är att komplettera befintliga gemenskapsbestämmelser om transportskydd. Valet av en förordning som regleringsform motiveras av att det ligger i linje med den befintliga skyddslagstiftningen för sjöfart, luftfart, hamnanläggningar och flygplatser. Förslaget presenterades av kommissionen den 27 februari 2006.

Medlemsländerna föreslås införa en kvalitetsmärkning för skydd som kan tilldelas aktörer i försörjningskedjan som uppfyller de europeiska minimikraven för skydd, s.k. säkra aktörer. I förslaget definieras försörjningskedjan som alla de processer och aktörer som är inblandade i förberedelse av gods för transport och landtransport av gods från en produktionsplats till en leveransplats inom EU. Alla aktörer som är inblandade i verksamheter med förberedelse av gods för avsändning och avsändning av gods från produktionsplatsen, transport av gods, befordran av gods samt lagring eller verksamhet vid inlandsterminal kan ansöka om att klassas som säkra aktör. Inom ramen för de obligatoriska reglerna föreslås en frivillig ordning införas genom vilka aktörerna i försörjningskedjan kan öka skyddet i utbyte mot stimulansåtgärder. Säkra aktörer föreslås också medges förenklingar vid säkerhetskontroller vilket bör ge dem handels- och konkurrensfördelar. Medlemsländerna ska också utse en behörig skyddsmyndighet för försörjningskedjan.

## 1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

För närvarande saknas regler inom området. Förslaget kan, om det genomförs, påverka såväl säkerhetsskyddslagen (1996:627), lagen (1982:821) om transport av farligt gods som den lagstiftning som följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 648/2005 av den av den 13 april 2005 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd.

Enligt kommissionen är kostnaderna för gemenskapen försumbara och medlemsstaterna bör kunna avgiftsfinansiera den föreslagna verksamheten. Kostnaden för de enskilda företagen får dock anses som betydande.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige är positivt till att införa gemenskapsåtgärder för att förbättra skyddet i försörjningskedjan för landtransporter, i syfte att komplettera befintliga gemenskapsbestämmelser om transportskydd. Förslaget innehåller dock en rad oklarheter och behöver förtydligas och förbättras betydligt i vissa delar bl.a. för att harmonisera med andra gällande bestämmelser och för att undvika onödiga administrativa förfaranden och belastningar för medlemsstaterna, berörda myndigheter och företag.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte behandlats av rådet.

### 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europeiska unionens råd krävde i sitt uttalande om bekämpande av terrorism av den 25 mars 2004 ökad säkerhet för alla former av transportsystem, stärkta rättsliga ramar och förbättrade förebyggande mekanismer.

Kommissionens förslag är ett svar på de behov som visat sig finnas och på rådets uppmaning.

### 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstanserna (Rikspolisstyrelsen, Säkerhetspolisen, Räddningsverket, Kustbevakningen, Tullverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Banverket, Järnvägsstyrelsen, Vägverket, Luftfartsstyrelsen, Konkurrensverket, Näringslivets Transportråd – för transportköpare, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Transportarbetarförbundet, Transportindustri-förbundet, Sveriges Åkeriföretag och Transportgruppen) är övergripande positiva till förslaget även om många oklarheter föreligger. Sjöfartsinspektionen ifrågasätter dock om förslaget ryms inom ramen för den första pelaren (gemenskapspelaren). Flertalet remissinstanser påpekar att kommissionens förslag inte harmoniserats fullt ut med nu gällande gemenskapsbestämmelser för skydd av luft- och sjötransporter samt att det är oklart hur förslaget till ett klassificeringssystem för ”säkra aktörer” passar ihop med andra kontrollsystem, t.ex. med tullagstiftningens för ”godkända ekonomiska aktörer”. Ett flertal remissinstanser framhåller att Sverige bör

kalla samman en arbetsgrupp både för att på ett tidigt skede kunna lämna samlade förslag till förbättringar av det aktuella förordningsförslaget men också för att underlätta genomförandet av kommande bestämmelser i svensk rätt.

### 3 Övrigt

#### 3.1 Fortsatt behandling av ärendet

I nuläget är den fortsatta behandlingen av förslaget oklar.

#### 3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund för förslaget är EG-fördragets artikel 71. Beslut fattas av rådet inom ramen för medbeslutandeförfarandet i EG-fördragets artikel 251.

#### 3.3 Fackuttryck/termer

*Försörjningskedja:* Alla de processer eller aktörer som är inblandade i förberedelse av gods för transport och landtransport av gods från en produktionsplats till en leveransplats inom Europeiska gemenskapens territorium.

*Säker aktör:* Alla aktörer som är inblandare i någon av följande verksamheter inom försörjningskedjan kan ansöka om att klassas som säker aktör: a) Förberedelse av gods för avsändning och avsändning av gods från produktionsplatsen. b) Transport av gods. c) Befordran av gods. d) Lagring eller verksamhet vid inlandsterminal.