

Lenkungskreis 'Güterverkehr'
im Deutschen Verkehrsforum

**Supply Chain Security:
Sichere Logistikketten brauchen
praxisgerechte Lösungen**

Stellungnahme zum
„Vorschlag für eine Verordnung des
Europäischen Parlaments und des Rates
zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette“
[KOM (2006) 79]

Oktober 2006

Deutsches Verkehrsforum

Unser Auftrag

„Mobilität für Deutschland“ – durch ein leistungsfähiges, kundenorientiertes und umweltfreundliches integriertes Verkehrssystem

Unser Selbstverständnis

Wir vertreten die gemeinsamen Interessen der Verkehrswirtschaft in Deutschland gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft.

Wir setzen uns für die Förderung der Mobilität und für die Verbesserung der Rahmenbedingungen ein – wesentliche Voraussetzungen für Wachstum und Beschäftigung.

Wir schaffen das „Schaufenster der deutschen Verkehrswirtschaft“ zur Exportförderung ihrer Produkte und Dienstleistungen und unterstützen so ihre weltweit führende Position.

Unsere Ziele

- Allgemeine Anerkennung der zentralen Bedeutung der Mobilität und der Verkehrswirtschaft
- Leistungs- und entwicklungsfähige Verkehrsinfrastruktur
- Intelligent vernetzte Verkehrssysteme mit voller Nutzung der Synergie-Potenziale und spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger
- Faire Bedingungen für alle Verkehrsträger – national und international
- Kundenorientierte integrierte Mobilitätslösungen

Unsere Aktivitäten

Wir bieten die richtige Plattform, damit Kunden, Verkehrsträger, Wirtschaft, Politik und Wissenschaft die Kernfragen des Verkehrs zielführend diskutieren.

Wir fördern die Meinungsbildung zu aktuellen Verkehrsproblemen durch Veranstaltungen, Stellungnahmen, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Wir kooperieren mit politischen Entscheidern und Dachverbänden für Schiene, Straße, Luftverkehr sowie See- und Binnenschifffahrt – national und international.



I. Sichere Logistikketten brauchen praxisgerechte Lösungen

Im Zeitalter der Globalisierung haben sich die Logistikketten von und nach Europa zu echten (Über-)Lebensadern für unsere Volkswirtschaften entwickelt. Sie unterstützen die internationale Arbeitsteilung und fördern damit einen Großteil der Wertschöpfung in Europa. Gerade Deutschland profitiert hier von seiner zentralen Lage in der EU und vermag es, mit seinen Logistikdienstleistern die Qualitätsführerschaft zu halten.

Neue Herausforderungen für Supply Chain Security

Mit den Ereignissen vom 11. September 2001 erlangten neben der „herkömmlichen“ Gefährdung der Waren durch Diebstahl, Vandalismus und Unfälle neue Einflussfaktoren auf die Logistikkette Bedeutung:

- die Gefährdung der Transportströme durch terroristische Akte oder andere Eingriffe Dritter, sowie
- die Gefährdung durch unmittelbaren oder mittelbaren Missbrauch von Verkehrsmitteln als Waffe.

Wirtschaft wirkt bei vielfältigen Sicherheitsregimen mit

Die *Sicherheit der Lieferkette* wird damit zu einem wichtigen Qualitätsmerkmal, das insbesondere im globalen Umfeld zunehmend zum Wettbewerbsfaktor wird. Logistikunternehmen, Handel und Industrie haben bis zum heutigen Tag bereits umfassende Anstrengungen unternommen, um diesen Bedrohungen entgegen zu wirken. So wurden von den Akteuren der Logistikkette *unternehmensinterne Sicherheitsregime* aufgebaut, die den Zugriff Dritter auf Waren und Logistikkette unterbinden. Von den deutschen Flughäfen wurden alleine 2005 rund *45 Mio. EUR* für Sicherheitsmaßnahmen nach §8 LuftSiG aufgewendet, die deutschen Seehäfen investierten zur Umsetzung der Sicherheitsauflagen für Hafenanlagen und Schifffahrt über *50 Mio. EUR*.

EU-Kommission setzt auf Sicherheitszertifikat

Ausgehend von den o.g. Szenarien adressiert der Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur „Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette“ (KOM(2006)79) einen Teilbereich der Sicherheit der Lieferkette im Sinne des englischen Fachbegriffes „Security“. Vorgegebenes Ziel des Vorschlags der Kommission ist der verbesserte „Schutz der Lieferkette ohne Beeinträchtigung des freien Handelsflusses“ durch die „Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für ein systematisches Vorgehen auf europäischer Ebene.“

Als wesentliches Element dieses gemeinschaftlichen Rahmens wird die freiwillige Implementierung eines festgelegten Kataloges von Sicherheitsmaßnahmen durch die an der Lieferkette mitwirkenden Unternehmen gesehen, die im Rahmen eines Zertifizierungsprozesses mit dem Zertifikat „Zuverlässiger Unternehmer“ versehen werden können.

Der vorliegende Verordnungsentwurf ist nicht praktikabel

Der vorliegende Verordnungsentwurf der EU-Kommission ist jedoch in seiner derzeitigen Form *als nicht praktikabel abzulehnen*, weil

- eine *Risikoabschätzung* nicht vorgenommen wird und die Anwendung daher *pauschal* und *undifferenziert* erfolgt,
- er sich nicht in einen *globalen Rahmen* einordnen lässt und *vorhandene Sicherheitsregime* keine Berücksichtigung finden,
- *Kosten* und *bürokratischer Aufwand* in keinem Verhältnis zum Nutzen der Verordnung stehen,
- *gebündelte Verkehre* maßgeblich behindert werden.

II. Bewertung des Verordnungsentwurfs KOM(2006)79

Pauschaler Ansatz, fehlende Risikoanalyse

*Pauschaler Ansatz
schafft Mehrkosten
und ineffiziente
Logistikketten*

Der Verordnungsentwurf der Kommission greift im Gegensatz zu den bereits bestehenden Ansätzen pauschal in einen sehr heterogenen Markt ein. Die von den Unternehmen für ein Zertifikat aufzuwendenden Maßnahmen sind nicht nach Transportmittel, Verkehrsraum oder -zweck differenziert und entbehren aufgrund der angesetzten Anwendungsbreite jeglicher Verhältnismäßigkeit. Auch fehlt eine Staffelung von Maßnahmen nach Gefährdungspotenzial.

So macht es z.B. gerade für Unternehmen, die mit einem Unternehmensbereich in der Baustofflogistik tätig sind, wenig Sinn, dort die umfangreichen Auflagen (Kontrollen, Einzäunung, Sicherheitsüberprüfung der Mitarbeiter) für ihre Infrastruktur zu erfüllen, während dies für andere Unternehmensbereiche durchaus notwendig sein könnte. Die Verordnung lässt jedoch eine solche differenzierte Behandlung von Unternehmensbereichen innerhalb des gleichen Unternehmens nicht zu.

Auch die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der einzelnen Verkehrsträger werden in dem Verordnungsentwurf nicht berücksichtigt. Die Folgenabschätzung weist zu recht auf die Bandbreite der Implementierungskosten der einzelnen Carrier und ihrer Infrastruktur hin. So fallen hierfür bei einem mittleren Unternehmen im Straßentransport bis zu 49.000 EUR an, im Schienenverkehr sind dies bereits bis zu 67.000 EUR – also 36% mehr. Zusätzlich werden noch anteilige Kosten für weitere Einrichtungen wie z.B. Wartungseinrichtungen, Rangierbahnhöfe etc. fällig.

*Risikobewertung
und Sicherheits-
management ohne
klaren Kontext*

Die in Anhang 5 der Verordnung angeführten Maßnahmen „Risikobewertung“ und „Sicherheitsmanagement“ werden in keinen eindeutigen Zusammenhang zu den weiteren Maßnahmen der Anlagen 1 bis 4 der Verordnung gesetzt. Es fehlen im Verordnungsentwurf

- die *Aufstellung von konkreten Gefährdungsszenarien*,
- eine *Differenzierung von Anwendungsbereichen*,
- eine Ableitung von *Gefährdungsstufen* sowie
- die Entwicklung entsprechend *gestaffelter Sicherheitsanforderungen*.

Mangelnde Berücksichtigung globaler Zusammenhänge

*Globale Märkte
brauchen
internationale
Lösungen*

Die an der Logistikkette beteiligten Partner handeln auf einem Weltmarkt mit globalen Maßstäben. Vom Transportaufkommen des deutschen Außenhandels werden rund 49% *des Imports* und *rund 21% des Exports mit Nicht-EU-Staaten* abgewickelt. Auch eine Verordnung zur Sicherung der Lieferkette muss sich daher in einen globalen Rahmen einordnen und entsprechende Schnittstellen schaffen.

Aus dem derzeitigen Rahmen der Verordnung ist nicht ersichtlich, inwieweit ein derzeitiges oder zukünftiges globales Sicherheitsregime Berücksichtigung findet. Hier fehlen die Abstimmung mit internationalen Plattformen und die Einbeziehung der in Vorbereitung befindlichen Normen von CEN und ISO.

Mit Umsetzung der Verordnung auftretende *Kosten und Risiken aus Systembrüchen* im globalen Handel werden somit vollständig auf den Logistikdienstleister abgewälzt. Dieser muss künftig für seine Partner ohne europäische Zertifizierung auf eigenes Risiko *bürgen*, damit deren Ladung nicht die Integrität des Sicherheitsregimes der gesamten Logistikkette gefährdet.

Freiwilligkeitsprinzip de facto wirkungslos

Zwang zur Implementierung durch das Marktumfeld

Die im Verordnungsentwurf festgeschriebene *Freiwilligkeit* einer Zertifizierung zum „Zuverlässigen Unternehmer“ ist de facto wirkungslos. Zum einen gesteht die Kommission den Mitgliedsstaaten zu, „in gerechtfertigten Fällen“ den Zugang zu Transporteinrichtungen und Infrastruktur auf „zuverlässige Unternehmen“ zu beschränken – was einem Marktausschluss gleichkommt. Zum anderen werden über Versicherungsprämien und Ausschreibungsbedingungen weitere Anreize gesetzt, denen sich vor allem kleinere und mittelständische Unternehmen in einem engen Markt nicht entziehen können. Damit würde die in der Studie zur Folgenabschätzung vorgeschlagene *Politik von „Zuckerbrot und Peitsche“* in die Realität umgesetzt.

Kosten und Bürokratie

Implementierungskosten zwischen 12,1 Mrd. und 61,3 Mrd. EUR

Die dem Verordnungsentwurf vorangegangene Untersuchung zur Folgenabschätzung¹ geht von *Implementierungskosten* für die europäische Wirtschaft in Höhe von rund 12,1 Mrd. EUR aus, bei einer Umsetzung der Maßnahmen bei 100% der Unternehmen sind es sogar rund 61 Mrd. EUR. Hinzu kommen *jährliche Folgekosten* von rund 9,7 Mrd. EUR, bei einer Umsetzungsquote von 100% bis zu 47,9 Mrd. EUR.

Geschätzte maximale Implementierungs- und Folgekosten zur Umsetzung der Verordnung zur Sicherheit in der Lieferkette (EU25 in Mrd. EUR):

Untern.größe	Mitarb.zahl	Kosten bei Erfassung von ... (Mrd. EUR)			
		75% der Verkehre		100% der Verkehre	
		Implemen- tierung	Jährl. Folgekosten	Implemen- tierung	Jährl. Folgekosten
Micro	<10	3,3	2,0	21,0	12,6
Klein	<50	4,3	3,4	21,2	16,6
Mittel	<250	3,4	3,3	13,2	12,8
Groß	>250	1,1	1,1	5,8	5,9
Summe		12,1	9,7	61,3	47,9
Audit		2,7	1,2	?	?

(nach: Folgenabschätzung im Auftrag der EU-Kommission: DNV Consulting (2005): Study on the impacts of possible legislation to improve transport security)

Auditkosten:
2,7 Mrd. EUR Start
1,2 Mrd. EUR p.a.

Zusätzlich ist der bürokratische Aufwand zur Erlangung und Erhaltung des Zertifikates „Zuverlässiger Unternehmer“ anzusetzen. Hier belaufen sich alleine die veranschlagten *Kosten für Auditleistungen* auf 2,7 Mrd EUR in der Startphase und 1,2 Mrd. EUR p.a. zur Erneuerung der Zertifikate. Hinzu käme der *personelle Aufwand* in den Unternehmen zur Vorbereitung und Begleitung der Auditphase.

¹ Folgenabschätzung im Auftrag der EU-Kommission: DNV Consulting (2005): Study on the impacts of possible legislation to improve transport security

*KMU tragen
Hauptlast: bis zu
135.000 EUR p.a.*

Besonders auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU) kämen so unverhältnismäßige Belastungen zu. Für ein Unternehmen mittlerer Größe mit bis zu 250 Mitarbeitern werden im Durchschnitt die Ausgaben für bauliche Anpassungen und personelle Ressourcen auf bis zu 135.000 EUR veranschlagt, mit Folgekosten von bis zu 131.000 EUR in jedem weiteren Jahr. *Der Mittelstand trägt dabei insgesamt mit rund 90% der notwendigen Investitionen die größte Last.* Auf die Bandbreite der Belastung je nach Verkehrsträger und Unternehmenstyp wurde bereits hingewiesen.

Intransparente Haftungssituation

*Komplexe
Haftungs-
situation*

Die Haftungssituation in Lieferketten wird durch die Einführung eines sicherheitsorientierten Zertifizierungssystems intransparent und komplex, es erschwert damit die eindeutige Zuordnung von Risiken zu Risikoträgern. Die Einbeziehung nicht zugelassener Unternehmen (z.B. aus dem außereuropäischen Ausland, s.o.) in einen ansonsten verordnungskonformen Liefervorgang erfolgt zudem auf eigenes Risiko der Unternehmen und birgt aus heutiger Sicht erhebliche zusätzliche Haftungsrisiken.

Behinderung gebündelter Verkehre

*Nachteil durch
Kosten und
Risiken bei
gebündelten
Verkehren*

Die Verordnung wirkt über eine Vielzahl von Faktoren der politisch und wirtschaftlich eigentlich erwünschten Bündelung von Transportaufkommen entgegen:

- Drohende *Systembrüche* sowohl im internationalen Verkehr, als auch bei nicht zertifizierten europäischen Dienstleistern,
- eine *intransparente Haftungssituation* sowie
- gravierende *Kostenunterschiede* der Umsetzung der Verordnung bei den einzelnen *Verkehrsträgern*.

Hierdurch werden mühsam konzipierte, auf Effizienz getrimmte Netzwerke gefährdet und Parallelverkehre (zertifiziert / nicht-zertifiziert) aufgebaut.

Mangelnder Anreiz / Mehrwert für die Mitwirkung

*Kein Mehrwert für
Zertifizierung*

Der Mehrwert der von der Kommission vorgeschlagenen Lösung ist für die Unternehmen nicht vorhanden: innerhalb der EU liegen administrative Handelshemmnisse entweder nicht vor oder würden trotz Sicherheitszertifikaten parallel fortbestehen. Bei Verkehren über die EU-Außengrenzen hinweg kann aufgrund unterschiedlicher Sicherheitsregime keine Erleichterung in Aussicht gestellt werden. Die in der Folgenabschätzung propagierte „Green Lane“ als Anreiz für die Unternehmen zur Implementierung der Sicherheitsmaßnahmen ist also faktisch nicht vorhanden.

Blankoscheck Ausschussverfahren

*Ausgestaltung
durch Ausschuss-
verfahren für die
Unternehmen nicht
transparent*

Das *Ausschussverfahren* dient der flexiblen und zügigen Anpassung von Regelwerken an aktuelle Erfordernisse. Für die Unternehmen erfolgt dieser Vorgang jedoch außerhalb ihres Blickfeldes und ist damit *nicht transparent*. Die künftigen Anforderungen an die Sicherheitsarchitektur der Transportkette aufgrund der Verordnung sind insofern schwer vorherzusagen.

III. Handlungsempfehlungen

Der Entwurf einer Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette (KOM(2006)79) fügt sich nicht in die bestehenden Sicherheitsregime und verfehlt durch seinen pauschalen Charakter das Ziel, einen effizienten Schutz der Logistiksysteme zu gewährleisten.

Die deutsche Wirtschaft hat bereits maßgebliche Anstrengungen unternommen, die Sicherheit der Lieferkette zu optimieren:

- Kritische Bereiche wie Flughäfen und Häfen fallen als Schnittstellen internationaler Verkehrssysteme unter strenge Sicherheitsreglements.
- Die Unternehmen und Branchenverbände wirken bei der Ausarbeitung und Implementierung einer Vielzahl von zollrechtlichen Vorschriften mit.
- Bei den in der Entwicklung befindlichen Ansätzen für Sicherheitsnormen im Transport- und Logistikbereich durch CEN und ISO ist die Wirtschaft mit ihrem Expertenwissen eingebunden.
- Darüber hinaus richten sich die Logistikdienstleister freiwillig auf die aus der globalen Sicherheitslage erwachsenden Anforderungen ein, um „Security“ als Wettbewerbsfaktor zu nutzen (z.B. TAPA-FSR).

Die bereits jetzt oder in Kürze vorliegenden Ansätze sollten daher genutzt werden, um Erfahrungen über ihr Zusammenspiel mit der Sicherheit der Lieferkette zu sammeln. Nach hinreichender Überprüfung in der unternehmerischen Praxis lässt sich dann beurteilen, inwieweit sie als Grundlage für einen global akzeptierten, praktikablen und effizienten Standard für die Sicherung der Lieferkette dienen können.

Ein praxismgerechtes System zur Prävention und Gefahrenabwehr für die Lieferkette muss die nachfolgenden Punkte beachten:

1. Schutz vor Terrorismus ist Daseinsvorsorge

Die Wirtschaft trifft aus eigenem Interesse bereits Vorkehrungen gegen einen Zugriff unbefugter Dritter auf die Logistikkette. *Die Abwehr terroristischer Gefahren ist jedoch in erster Linie eine hoheitliche Aufgabe.* Die Verantwortung für die Sicherung der Lieferkette und ihre Finanzierung dürfen daher nicht allein auf die Wirtschaft verlagert werden, sofern damit ein rein öffentliches Interesse verfolgt wird.

2. Risiken analysieren, zielsicher handeln

Logistische Ketten bestehen aus einer Vielzahl von heterogenen Gliedern, die vielfältig miteinander kombiniert werden können. Letztendlich ist jede Transportkette somit ein Unikat. Eine *eingehende Risikoanalyse* mit *Identifizierung* und *Klassifizierung der Risiken* und *Differenzierung* der Transportmittel sowie der Transportzwecke ist daher essentiell für ein erfolgreiches Sicherheitsregime, um eventuellen Sicherheitslücken tatsächlich zielgerichtet zu begegnen.

3. Freiheiten schaffen, Anreize setzen

Sicherheitsmaßnahmen können sich nur durchsetzen, wenn *echte Anreize* geschaffen und im Gegenzug Freiheiten gewährt werden. Die in Aussicht gestellte *Verkürzung der Vormeldungsfrist* und ähnliche

Erleichterungen müssen daher konkretisiert werden, um einem einheitlichen Sicherheitsregime zum Erfolg zu verhelfen.

4. Haftungsfragen klären

Die Transportkette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied. Innerhalb eines Sicherheitsregimes muss daher geklärt sein, wie die *Haftung* der Akteure innerhalb der Transportkette geregelt ist und in welcher Form *Ladungen nicht zertifizierter Partner* in die Logistikkette integriert werden können. Eine Überprüfung und Weiterbeförderung auf eigenes Risiko ist nicht praktikabel und nicht versicherbar.

5. Globale Standards unterstützen, Schnittstellen schaffen

Europäische Lösungen müssen auf *globalen Standards* aufsetzen oder zumindest *handhabbare Schnittstellen* schaffen, die globale Logistikketten unterstützen. Europa muss sich daher auch weiterhin in den internationalen Gremien an der Erarbeitung globaler Standards für die Sicherheit der Lieferkette beteiligen.

6. Bürokratie vermeiden, Eigeninitiative fördern

Für einen effizienten Wirtschaftsverkehr gilt es, die *Logistikkosten nicht durch zusätzliche Bürokratie* zu erhöhen. Vor der Implementierung neuer Sicherheitsregime müssen daher zunächst *etablierte Systeme* auf ihre Potenziale und Erweiterbarkeit hin überprüft werden. Die *Selbsterklärung / Selbstzertifizierung* der Unternehmen bietet dabei eine effiziente Alternative zu bürokratielastigen Zertifikatslösungen.

7. Keine Doppelbelastung, vorhandene Lösungen einbeziehen

Die in der Umsetzung bzw. im fortgeschrittenen Entwurfsstadium befindlichen Sicherheitsregime (siehe Anhang) sind mit erheblichem Aufwand von Wirtschaft und Politik auf europäischer und internationaler Ebene abgestimmt und aufgebaut worden. Ähnlicher Vorlauf wäre bei weiteren Zertifizierungssystemen zu erwarten.

Eine praktikable und schnell umsetzbare Lösung muss daher auf den *vorhandenen, allgemein anerkannten Systemen* aufsetzen, eventuelle im Rahmen einer *Risikoanalyse* festgestellte Lücken abdecken und *klare Strukturen* schaffen. Hier kann der voraussichtlich 2007 mit der Zollrechtsreform verfügbare *Status des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“* eine wichtige Grundlage bilden und die vorhandenen Lösungen sinnvoll ergänzen. Gleiches gilt für die in Bearbeitung befindlichen Normen von CEN und ISO.

Die deutsche Verkehrswirtschaft bietet bereits heute sichere, effiziente und nachfragegerechte Dienstleistungen rund um die Lieferkette. Auch in Zukunft werden die Unternehmen ihre Sicherheitsprozesse mit ihrer Expertise und unter Aufwendung erheblicher Ressourcen weiter optimieren, um ihren Beitrag zu Prävention und Gefahrenabwehr zu leisten. Die zuvor genannten Rahmenbedingungen können sie dabei wirksamer unterstützen, als zusätzliche Zertifizierungsverfahren und aufwändige Bürokratie.

ANHANG

Sicherheitsregime für den Transportsektor (Auszug)

- *TAPA-Freight Security Requirements (TAPA-FSR)*: Die 2001 eingeführten Frachtsicherheitsstandards der Technology Asset Protection Association (TAPA) beinhalten Instruktionen zur Gebäude-, Ausrüstungs- und Prozesssicherheit mit dem Ziel, Güter von TAPA-Mitgliedsunternehmen sicher zu lagern, während sich diese in der Obhut des Dienstleisters befinden. Drei Stufen spezifizieren dabei den Grad des Sicherheitsstandards.
- *Customs-Trade Partnership against Terrorism (C-TPAT)*, 2001 in den USA eingeführt. Unternehmen erfüllen – auf freiwilliger Basis – von US-Behörden definierte Sicherheitsanforderungen, denen eine schnellere Zollabfertigung gegenübersteht.
- *Container Security Initiative (CSI)*, 2002 für den Containerverkehr in die USA eingeführt. Die CSI legt Sonderregelungen für die Frachtlieferung und Zolldatenbereitstellung fest.
- *EU-Verordnung 2320/2002* bestimmt in der Zivilluftfahrt auf europäischer Ebene umfangreiche Sicherheitsnormen. Ihr Geltungsbereich erstreckt sich neben Flughäfen und Airlines auch auf Luftfracht verladende Unternehmen (Status des „bekannten Versenders“) und Spediteure.
- *EU-Verordnung 725/2004* trat 2004 in Kraft. Sie legt umfangreiche Sicherheitsauflagen mit Blick auf Zugangskontrolle und Güterverladung fest. Sie betrifft Hafenanlagen (Terminals) und Schiffe und wurde mit Blick auf den sog. ISPS-Code erlassen. Weitere Optimierung durch *Richtlinie 2005/65/EG*.
- *Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*, 2005 durch die Weltzollorganisation (WZO) verabschiedet. Darin wird ein einheitliches Regelwerk für Zollverwaltungen und Industrie mit Blick auf die Gefahrenabwehr vorgeschlagen.
- *Grünbuch zum Schutz kritischer Infrastrukturen*, im November 2005 durch die Europäische Kommission vorgelegt (KOM (2005) 576). Im Mittelpunkt steht das strategische Ziel, potenziell gefährdete Netze (Energie, Telekommunikation, Verkehr) gegen terroristische Anschläge zu schützen.
- Es existieren umfassende europäische Regelungen zum *Schutz des Transports gefährlicher Güter*, die alle Verkehrsträger auf nationaler und internationaler Ebene abdecken (beispielsweise ADR/RID/ADNR-Vorschriften).
- In Anlehnung an die Sicherheitsinitiativen der USA und die Vorschläge der WZO überarbeitet die Europäische Kommission den *EU-Zollkodex* und die *Zollkodex-Durchführungsverordnung*. In diesem Rahmen wird der Status „zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ / Authorized Economic Operator (AEO) eingeführt.
- Auch die International Organisation for Standardization (ISO) erarbeitet ein Rahmenwerk für die Lieferkettensicherheit. Normungsentwürfe werden in den sog. *ISO PAS 28000 bzw. 28001* diskutiert, die gleichsam die „Supply Chain Security“ behandeln. Ähnliche Ansätze befinden sich bei der Europäischen Normungsinstitution CEN in der Entwicklung.