



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Bruselis, 27.2.2006
KOM(2006)79 galutinis

2006/0025(COD)

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo

{SEC(2006)251}

(pateiktas Komisijos)

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo

1. Poreikis užtikrinti transporto saugumą
 - 1.1 Terorizmas yra viena didžiausių grėsmių demokratijai ir laisvei. Teroristinių išpuolių prieš krovinių transportą pavojus išlieka didelis. Nuostoliai, kuriuos jie gali padaryti, kalbant apie gyvybes ir ekonominę veiklą, yra neišmatuojami ir neapskaičiuojami.
 - 1.2. Transporto saugumas tapo visuotine, gyvybiškai svarbia problema. Ji aktuali Europos Sąjungai, kurios, kaip prekybos partnerio vaidmuo, grindžiamas veiksmingu ir saugiu visų rūšių transportu visuose lygiuose. Jos prekybos partneriai ima spręsti krovinių vežimo saugumo klausimus. Jungtinės Valstijos jau įvedė tam tikras saugumo priemones importui, kurios turi poveikį Europos tiekimo grandinėms.
 - 1.3. Pastaruoju metu Europoje buvo labai sustiprintas transporto saugumas: aviacijos ir oro uostų saugumui buvo suteiktas europinis pagrindas¹, buvo sustiprintas jūrų transporto ir uostų saugumas², ir tikimasi, kad labai pagerės visų uosto terminalų saugumas, neseniai užbaigus teisės aktų dėl jūrų uostų saugumo priemonių leidybos procedūrą³.
 - 1.4. Jau 2003 metais Komisija pabrėžė poreikį didinti sausumos krovinių transporto saugumą⁴. Šiuo metu Bendrijoje nėra taisyklių, taikomų bendrai sausumos transporto tiekimo grandinei. Tiekimo grandinė apima visą transportą ir su transportu susijusias operacijas ir procesus, prasidedančius gamybos vietoje ir besibaigiančius krovinio paskirties vietoje.
 - 1.5. Dėl teroristinių išpuolių grėsmės išryškėjo tiekimo grandinės pažeidžiamumas ir būtinybė imtis veiksmų: piliečiai tikisi, kad bus priimtos saugumo priemonės, susijusios su tiekimo grandine, nuo kurios priklauso jų kasdienybė, o verslo sektorius nebegali sau leisti nepaisyti saugumo, kad nuo teroristinių išpuolių būtų apsaugoti jų darbuotojai, bendrovės, klientai ir visuomenė.
 - 1.6. Siekiant veiksmingai kovoti su terorizmu ES valstybių vadovai paragino „stiprinti visų rūšių transporto sistemas, įskaitant teisinę sistemą ir prevencinių priemonių tobulinimą“⁵.

¹ Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 355, 2002 12 30, p. 1.

² Reglamentas (EB) Nr. 725/2004, OL L 129, 2004 4 29, p. 6.

³ Direktyva (EB) Nr. 65/2005, OL L 310, 2005 11 25, p. 28.

⁴ Komisijos komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl jūrų transporto saugumo didinimo, COM(2003)229 galutinis, 2003 5 16, p. 18.

⁵ 2004 m. kovo 29 d. ES Deklaracija dėl kovos su terorizmu, 7906/2004, 2004 m. kovo 29

- 1.7. Nesiimti jokių veiksmų – tai ne pasirinkimas. Todėl Komisija siūlo Bendrijos priemonę siekiant padidinti tiekimo grandinės sausumos transportu saugumą ir papildyti galiojančias Bendrijos transporto saugumo taisykles. Šis pasiūlymas netaikomas keleivinio transporto saugumui, visų pirma masinio transporto sistemoms, kurio, prireikus, galėtų būti imamasi vėliau.
2. Tiekimo grandinės saugumo didinimo link
- 2.1. Atsižvelgiant į tai, kad reikia imtis skubių veiksmų, ir į Europos Vadovų Tarybos išvadas, Komisija pateikia šį komunikatą ir teisės akto dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo pasiūlymą.
- 2.2. Komunikate yra išdėstomi pagrindiniai faktai apie krovinių vežimo saugumą, į kuriuos turi būti atsižvelgiama imantis bet kokios iniciatyvos šioje srityje. Jame nurodomi tam tikrų pasirinkimo galimybių privalumai ir trūkumai bei priežastys, kodėl siūloma teisinė priemonė labiausiai atitinka realią padėtį ir labiausiai sutelkta į krovinių vežimo Europoje saugumo didinimą.
- 2.3 Pasiūlymo tikslas yra padidinti tiekimo grandinės saugumą siekiant geriau apsaugoti visą krovinių vežimą Europoje nuo galimų teroristinių išpuolių.
- 2.4. Komisijos pasiūlymo tiksiai yra šie:
- padidinti saugumą visoje tiekimo grandinėje netrukdamas laisvam prekių srautui;
 - sukurti bendrą sistemą metodiškam europiniam požiūriui nesukeliant pavojaus bendrai transporto rinkai ir esamoms saugumo priemonėms;
 - vengti nereikalingų administracinių procedūrų ir kliūčių Europos lygiu ir valstybėse narėse.
- 2.5. Komisijos siūloma priemone:
- įdiegiama privaloma sistema, pagal kurią valstybės narės sukuria saugumo („saugaus ūkio subjekto“) kokybės etiketę, kuri gali būti skirta būtiniausias saugumo lygius atitinkančiam tiekimo grandinės ūkio subjektui, ir kuri abipusiai pripažįstama vidaus rinkoje;
 - privalomomis valstybėms narėms nuostatomis įvedama savanoriško dalyvavimo sistema, pagal kurią tiekimo grandinės ūkio subjektai pagerina saugumą, už tai gaudami tam tikrą paskatinimą;
 - tiekimo grandinės ūkio subjektai yra atsakingi už saugumo pagerinimą Europos krovinių transporto srityje;
 - „saugiems ūkio subjektams“ suteikiama galimybė pasinaudoti palengvinimais atliekant saugumo kontrolę ir išsiskirti iš kitų varžovų saugumo srityje, o tai jiems suteikia komercinių ir konkurencinių privalumų;
 - galima pastoviai atnaujinti ir pagerinti saugumo reikalavimus, įskaitant pripažintus tarptautinius reikalavimus ir standartus, pagal komiteto procedūrą.

3. Pagrindiniai klausimai ir Komisijos atsakymai

Kokio saugumo lygio reikia?

- 3.1 Dviejose pagrindinėse tiekimo grandinių grandyse, t.y. oro transporte ir oro uostuose bei jūrų transporte ir jūrų uostuose buvo įdiegti griežti saugumo lygiai taisyklių ir priemonių su teisiškai privalomomis specifikacijomis ir tikrinimais forma. Pritaikius panašų metodą likusiose tiekimo grandinės grandyse neabejotinai padidėtų visos tiekimo grandinės saugumas.
- 3.2. Tačiau palyginus jūrų ir oro transportą su visa tiekimo grandine, išryškėja esminių skirtumų. Jūrų ir oro transporto rinka pasižymi ribotu ūkio subjektų, veikiančių geografiškai ribotose ir apibrėžtose kontroliuojamose vietovėse, skaičiumi. Jie yra įpratę prie saugumo reikalavimų.
- 3.3. Visa sausumos transporto tiekimo grandinė pasižymi pakankamai skirtingais aspektais. Tik transporto sektoriuje ir pagalbinių paslaugų sferoje veikia daugiau nei puse milijono⁶ įmonių – nuo didelių tarptautinių bendrovių iki mažų, pagalbines paslaugas teikiančių įmonių, pasižyminčių įvairia kultūra ir verslo aplinka. Jie apima visą Bendriją. Daugelis jų šiuo metu netaiko saugumo valdymo priemonių ir apskritai, saugumo lygiai tik pradedami plėtoti.
- 3.4. Reikėtų gerinti visų dalyvaujančiųjų ES vidaus tiekimo grandinėje supratimą apie saugumą. Reikiamas saugumo lygis gali būti apibrėžtas atsižvelgiant į vežamus krovinius, ūkio subjekto padėtį grandinėje ir infrastruktūros pažeidžiamumą. Visiems ūkio subjektams taikomos labai griežtos naujos saugumo priemonės sužlugdytų tiekimo grandinę. Tačiau vis daugiau įmonių diegia savo saugumo valdymo standartus, ne tik siekdami apsaugoti savo pačių veiklą ir ženklą, bet taip pat kaip priemonę pasirenkant partnerius tiekimo grandinėje.
- 3.5. Atsižvelgiant į pirmiau nurodytą informaciją, praktikoje neįmanoma įdiegti, pasitelkiant vienintelę visą apimančią operaciją, sausumos transporto tiekimo grandinei taikytinas saugumo taisykles ir priemones, kurios būtų panašios į oro ir jūrų transportui taikomas taisykles ir priemones. Todėl yra realiau nustatyti būtiniausių saugumo reikalavimų sistemą, kurią būtų galima palaipsniui tobulinti remiantis technologijų pažanga ir rizikos pokyčiais, kad būtų užtikrintas pakankamas saugumo lygis eksploatavimo aplinkoje.

Ar saugumo taisyklės taikomos tik pervežamiems kroviniams konteineriuose?

- 3.6. Pripažįstama, kad naujausios iniciatyvos ir diskusijos yra nukreiptos į pervežantį krovinius konteineriuose įvairiarūšį transportą – nacionaliniu ir tarptautiniu lygiu bei tam tikrų įmonių atžvilgiu. Tai suprantama, atsižvelgiant į grėsmę, kad konteineriai gali būti neteisėtai panaudoti teroristams skirtiems ginklams pervežti, netgi kaip transporto priemonė cheminiam, biologiniam, radioaktyviam ar branduoliniam ginklui pervežti.

⁶ Apytikris apskaičiavimas remiantis leidinio „ES energetika ir transportas skaičiais, 2004 m. statistikos knygelė“, 3.1.12 skyriumi. Į šį skaičių (ES-25) neįtraukti tiekimo grandinės pradžioje esantys prekių gamintojai. Juos įtraukus, tiekimo grandinę sudarytų maždaug 4,7 milijono įmonių.

- 3.7. Tačiau konteineriai nėra vieninteliai galimi taikiniai. Europos vidaus prekyba priklauso nuo krovinių gabenimo vienetų, kuriems taip pat gresia teroristų keliamas pavojus. Su tokiu pačiu pavojumi susiduria visų rūšių krovinių transportas, kuris vienu ar kitu būdu gali būti neteisėtai panaudotas.

Saugumo taisyklės yra taikomos konkrečioms sritis ar visai tiekimo grandinei?

- 3.8. Norėtusi sutelkti pastangas į tiekimo grandinės saugumo lygių pagerinimą ribotame, aiškiai nustatytą pagrindinių sričių skaičiuje: yra kuriamos priemonės, kad plombos būtų labiau apsaugotos nuo klastojimo; daugelis logistikos centrų sugriežtino pateikimo į patalpas taisykles, o daugelis ūkio subjektų įvedė patikrinimus bei išdavė darbuotojams atpažinimo korteles. Supratimas apie pavojų didėja.
- 3.9. Visi šie pokyčiai yra sveikintini. Tačiau jų taikymo sritis yra ribota ir neužtikrina metodiško požiūrio į tiekimo grandinės saugumą, kurio reikia nedelsiant ir kuo veiksmingiau reaguoti į galimus teroristinius išpuolius.
- 3.10. Tiekimo grandinę sudaro tam tikras skaičius operacijų, prasidedančių gamybos vietoje ir besibaigiančių krovinių paskirties vietoje, ir su jomis susiję procesai. Šios operacijos yra tarpusavyje susijusios, kaip ir jas atliekantys ūkio subjektai. Kad būtų užtikrinti griežti saugumo lygiai visoje tiekimo grandinėje, visus šiuos atskirus elementus, įskaitant informacijos srautus, reikia susieti į visumą.
- 3.11. Tačiau gerinant saugumą gerai apibrėžtose pagrindinėse srityse rizikuojama prarasti jo poveikį, jeigu jis bus imamas atskirai. Pavyzdžiui, pradėjus taikyti patikimas plombas, didelės naudos nebūtų, jeigu šalia tokios priemonės nebūtų taikomos atitinkamos priemonės, pvz. atitinkamos personalo nuostatos saugumo atžvilgiu. Iš tiesų, visiškai saugi tiekimo grandinės, kurioje veikia daug ūkio subjektų, dalis, pasižyminti labai svarbia specifine saugumo ypatybe, prarastų savo saugumo privilegiją, jeigu liktų neapsaugota kita skirtingas saugumo ypatybes turinti tiekimo grandinės dalis. Tarptautiniu lygiu yra pripažįstamos tik tos tiekimo grandinės, kurios visos pasižymi saugumu. Dėl specifinių saugumo ypatybių įvairovės reikia pritaikyti priemones, atitinkančias ūkio subjektų ir tiekimo grandinių ypatybes.
- 3.12. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, manoma, kad reikėtų labiau kreipti dėmesį į Bendrijos tiekimo grandinės saugumo sistemos kūrimą, o ne rinktis fragmentišką modelį. Šis pasirinkimas nereiškia, kad bus atsisakoma visoje Bendrijoje taikomų išsamių būtiniausių reikalavimų, ar netgi tam tikriems sektoriams taikomų išsamių taisyklių. Kaip bus paaiškinta vėliau, sistemoje turėtų būti tokie būtiniausi reikalavimai, taikomi atskiroms tiekimo grandinės grandims, ir, pagrįstais atvejais, specialios techninės taisyklės. Tačiau bet kuriuo atveju turėtų būti įmanoma šią sistemą pastoviai ir lengvai atnaujinti.
- 3.13. Sistema būtų gairės ūkio subjektams, kurie dažnai nemažai investuoja, siekdami pagerinti savo saugumo lygį.

Kas turėtų būti atsakingas už saugumą?

- 3.14. Reikia apibrėžti, ar vienas iš grandinėje dalyvaujančių ūkio subjektų turėtų būti atsakingas už visos tiekimo grandinės saugumą, ar kiekvienas ūkio subjektas turėtų

atsakyti už savo tiekimo grandinės dalies saugumą. Šis klausimas yra aktualus, nes tiekimo grandinę sudaro daug ūkio subjektų.

- 3.15. Paprastai tiekimo grandinė prasideda gamybos vietoje, kai rengiamasi išvežti krovinį. Jis gali būti pakraunamas į konteinerius ar kitaip supakuojamas. Jis gali būti paimamas iš gamybos vietos ir vežamas vienos rūšies transporto priemone iki galutinės paskirties vietos. Jis gali būti atvežamas į sandėlius, laikymo patalpas ar vidaus terminalus, kur gali būti pakeista transporto priemonės rūšis. Pervežime gali dalyvauti ekspeditoriai, agentai ar brokeriai. Kiekviena tiekimo grandinės grandis yra susijusi dažnai su sudėtingomis informacijos procedūromis.
- 3.16. Viliotų galimybė pavesti atsakomybę už visos tiekimo grandinės saugumą vieninteliam ūkio subjektui. Tai būtų paprasta. Tačiau tai neatspindėtų rinkos realybės. Gali būti, kad besispecializuojantys gamintojai, priklausomai nuo veiklos apimties ir pobūdžio, gali vykdyti pervežimo operacijas, ar bent jas visiškai kontroliuoti. Galima aiškiai apibrėžti jų atsakomybę už visos saugumo grandinės saugumą.
- 3.17. Tačiau įprastomis komercinėmis aplinkybėmis prekių gamintojas neatlieka visos pervežimo operacijos. Tai atlieka specializuotos įmonės, pvz. geležinkelių bendrovės. Tačiau gamintojai dažnai nežino, netgi jiems nereikia žinoti, kuris vežėjas ir koku transportu veža jų prekes. Tie patys argumentai galioja kitiems tiekimo grandinės ūkio subjektams. Jie gali kontroliuoti daugiau nei vieną grandinės dalį, o retais atvejais – netgi visą grandinę, išskyrus pirmąjį etapą gamybos vietoje. Taigi jie gali būti atsakingi daugiau nei už vieną etapą.
- 3.18. Atsižvelgiant į šias rinkos realijas galima priėti tik prie vienos praktinės išvados: kiekvienas kiekvienos grandies tiekimo grandinėje ūkio subjektas yra atsakingas tik už savo veiklos saugumą. Saugumo priemonės, kurių jie imasi, sudaro visos grandinės saugumą.
- 3.19. Atlikus tiekimo grandinės analizę, nustatytos keturios veiklos grupės, pasižyminčios savo su saugumu susijusiais ypatumais:
- krovinių paruošimas išvežimui ir išvežimas iš gamybos vietos;
 - krovinių vežimas;
 - krovinių ekspedijavimas;
 - sandėliavimas, laikymas ir vidaus terminalo operacijos.

Kaip gali būti panaudotos ES šiuo metu galiojančios koncepcijos, kad būtų padidintas tiekimo grandinės saugumas?

- 3.20. Bendrijos muitinės taisyklėse⁷ vartojama „įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo“ koncepcija. Tam tikrus patikimumo kriterijus atitinkantiems ūkio subjektams (ekonominių operacijų vykdytojams) gali būti suteiktas „įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo“ statusas, jiems suteikiantis galimybę pasinaudoti nauda, kurią

⁷ Reglamentas (EB) Nr. 648/2005 (OL L 117, 2005 5 4, p. 13).

teikia palengvinimai, susiję su saugumo ir saugos tikslais atliekamu muitiniu tikrinimu ir (arba) supaprastinimai, numatyti pagal muitinės taisykles. Supaprastinimas yra ypač naudingas komerciškai ūkio subjektams, kurie tuomet gali kontroliuoti savo medžiagų srautus pagal savo poreikius.

- 3.21. Pagal Bendrijos oro uostų saugumo reglamentą⁸ „reguliuojamoji agentūra“ ar oro transporto bendrovė gali pripažinti siuntėją „žinomu siuntėju“, jeigu pastarasis atitinka tam tikrus su saugumu susijusius kriterijus. Atitinkamai, tam tikri saugumo patikrinimai netaikomi iš „žinomų siuntėjų“ gaunamiems kroviniams.
- 3.22. Abi koncepcijos grindžiamos esminiu principu, kad ūkio subjektai, savanoriškai besilaikantys tam tikrų reikalavimų ir kurie buvo tikrinti valdžios institucijų, turėtų pasinaudoti tam tikrais palengvinimais. Jie yra pastoviai tikrinami. Ta pati, su atitinkamais pakeitimais, koncepcija gali būti naudojama tiekimo grandinės saugumo srityje, t.y. sąvoka „saugus ūkio subjektas“.
- 3.23. Reikėtų nustatyti specialius būtiniausius reikalavimus, taikytinus šiose keturiose veiklos grupėse veikiančioms ūkio subjektams:
 - krovinių paruošimas išvežimui ir išvežimas iš gamybos vietos;
 - krovinių vežimas;
 - krovinių ekspedijavimas;
 - sandėliavimas, laikymas ir vidaus terminalo operacijos.
- 3.24. Valstybėse narėse sukurta „saugaus ūkio subjekto“ sistema leistų tiekimo grandinės ūkio subjektams įrodyti, kad jie atitinka būtiniausius saugumo reikalavimus. „Saugaus ūkio subjekto“ statusas turėtų būti suteiktas reikalavimus atitinkantiems ūkio subjektams. Šiam tikslui valstybės narės gali naudotis esamomis sistemomis ar procedūromis arba sukurti specialiai tiekimo grandinės saugumui skirtą sistemą. Įgyvendinimą reikės tikrinti; nebus galima pasitikėti be tikrinimo.
- 3.25. Sistema bus įgyvendinama savanoriškumo pagrindu, nes daugelis tiekimo grandinės ūkio subjektų negalės įgyvendinti specialių būtiniausių reikalavimų, o valstybės narės – užtikrinti, kad įgyvendinimas būtų tinkamai tikrinamas. Nei vienas ūkio subjektas nebus verčiamas dalyvauti „saugaus ūkio subjekto“ sistemoje.
- 3.26. Kad būtų išlaikytas bendros rinkos vientisumas, kiekviena valstybė narė turės pripažinti bet kurios kitos valstybės narės suteiktą „saugaus ūkio subjekto“ statusą, kai tas „saugus ūkio subjektas“ vykdys veiklą jos teritorijoje.
- 3.27. Pagrįstais atvejais valstybės narės gali nuspręsti apriboti „saugių ūkio subjektų“ naudojimąsi įrenginiais ir infrastruktūra.

⁸ Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, OL L 355, 2002 12 30, p. 1.

Kokius privalumus suteikia „saugaus ūkio subjekto“ sistema?

3.28. Sėkmingas „saugaus ūkio subjekto“ sistemos įgyvendinimas priklauso nuo konkrečių praktinių privalumų valdžios institucijoms ir ūkio subjektams, kurie pasirenka atlikti finansines investicijas:

3.28.1. Valstybės išteklių naudojimas. Už saugumą atsakingos valdžios institucijos turėtų sugebėti sutelkti savo kontrolės išteklius į sistemoje nedalyvaujančius ūkio subjektus, tačiau neatsisakant teisės tikrinti „saugius ūkio subjektus“, jeigu tam būtų pagrindo. Tas pats metodas pasiteisino, kai muitinė jį taikė savo „įgaliojams ekonominių operacijų vykdytojams“. Nėra priežasčių manyti, kad už saugumą atsakingos valdžios institucijos negautų naudos iš galimybės dirbti kryptingiau.

3.28.2. Pastangų saugumo srityje koordinavimas Europos lygiu. Valdžios institucijos pirmą kartą turės galimybę išnagrinėti iniciatyvas Europos tiekimo grandinės saugumo srityje, remdamosi bendru supratimu, bendrais tikslais ir kriterijais.

3.28.3. Sąveika su jūrų ir oro transporto saugumu. Oro ir jūrų uostai, įskaitant uosto įrenginius, kuriems taikomos griežtos Bendrijos saugumo taisyklės, gali būti tikri, kad į jų teritoriją iš „saugių ūkio subjektų“ grandinės įvežamiems kroviniams visoje grandinėje buvo taikomos tinkamos saugumo priemonės. Tokiems ūkio subjektams reikėtų taikyti lengvatinį režimą, pvz. jiems galima leisti naudotis „paspartintomis procedūromis“.

3.28.4. Pripažinimas Europos lygiu. Nacionalinės valdžios institucijos suteikto „saugaus ūkio subjekto“ statuso pripažinimas Europos lygiu turi privalumų ūkio subjektams ir valstybėms narėms: pripažinimas visoje ES bus naudingas ūkio subjektams. Valstybės narės turės galimybę remtis kitų valstybių narių suteiktu statusu, atsižvelgiant į tai, kad jis buvo suteiktas remiantis vieningomis Europoje taisyklėmis taikant pripažintus būtiniausius Europos saugumo reikalavimus.

3.28.5. Integravimas į bendrą tiekimo grandinės saugumą. Turėdamos palyginamas saugumo nuostatas, už eksporto ir importo saugumo kontrolę prie išorės sienų atsakingos muitinės savo „įgaliojimo ekonominių operacijų vykdytojo“ sistemai pripažins „saugaus ūkio subjekto“ statusą, suteiktą už tiekimo grandinės saugumą atsakingos valdžios institucijos. Už tiekimo grandinės saugumą atsakinga valdžios institucija taip pat pripažins „įgaliojimus ekonominių operacijų vykdytojus“. Jeigu bus įgyvendintas prie šio komunikato pridėtas pasiūlymas, šiuo metu muitinių atliekami darbai ir sąlygos leis pasiekti suderinamumą ir abipusį pripažinimą. „Saugaus ūkio subjekto“ sistema leistų Europos eksportuotojams pasinaudoti dabartine JAV taikoma importo palengvinimo tvarka, taip pat skatina tarptautinį plėtojimą šia linkme. Iš tiesų, Europos sistema galėtų tapti pavyzdžiu skubiai pasauliniu mastu įgyvendinant Pasaulio muitų organizacijos pateiktas rekomendacijas dėl bendro tiekimo grandinės saugumo.

3.28.6. Privalumai verslui. „Saugaus ūkio subjektas“ savo klientams ir partneriams tiekimo grandinėje gali įrodyti, kad jis gali apsaugoti tiekimo grandinę nuo saugumo pažeidimų. Bus lengviau nustatyti atsakingus, saugumu besirūpinančius verslo partnerius ir nesirinkti saugumu nesirūpinančių partnerių.

3.28.7. Verslo veiksmingumas ir lankstumas. Remiantis patirtimi gretimose srityse galima daryti išvadą, kad „saugaus ūkio subjekto“ sistemoje dalyvaujantys ūkio subjektai gali turėti naudos. CSI sistema (JAV konteinerių saugumo iniciatyva) jūrų transporto srityje, nors specialiai neskirta ūkio subjektams, kad jie galėtų gauti naudos, yra plačiai pripažinta, kaip suteikusi tam tikrų teigiamų komercinių aspektų, visų pirma geresnes operacines sistemas, geresnę kontrolę ir pervežimo ir kitų procesų numatymą, taip pat lankstesnius formavimo terminus ir sumažėjusius nuostolius dėl vagysčių. Iš pastaruoju metu paskelbtų mokslinių tyrimų⁹ tendencijų matyti, kad pagerinus saugumo priemones, tai teigiamai paveiktų daugelį su transporto grandinėje ir dalyvaujančių įmonių patiriamomis išlaidomis susijusių veiksmų.

Ar reikalinga Bendrijos sistema?

3.29. Valstybių narių valdžios institucijos nori būti įsitikinusios, kad tie patys būtinausi saugumo reikalavimai būtų taikomi visose valstybėse narėse ir kad jie būtų veiksmingai įgyvendinami. Pagaliau bendrai tiekimo grandinės ūkio subjektų rinkai tapus realybe, kiekviena nacionalinė valdžios institucija susidurs su ūkio subjektais, kurie „saugaus ūkio subjekto“ statusą yra gavę kitoje valstybėje narėje tikintis, kad jie galės naudotis nacionaliniams ūkio subjektams suteiktais palengvinimais. Nacionalinės valdžios institucijos turi pasikliauti vieningu taisyklių įgyvendinimu visoje Europoje.

3.30. Nors didelė pervežimo operacijų dalis visą laiką bus atliekama tik Europos Sąjungos teritorijoje, kita nemaža dalis bus susijusi su kitomis Europos šalimis ar ne Europos šalimis. ES nepriklausančios šalys jau rengiasi padidinti tiekimo grandinės saugumą. Nors akivaizdu, kad dėl išorės aspekto būtinai bus ištrauktos abiejų prekybos partnerių muitinės, nacionalinės saugumo sistemos bus neišvengiamai kruopščiai tikrinamos. Kiek įmanoma skubiau įgyvendinta vieninga Europos sistema greičiausiai turės didelį poveikį plėtojimui ES nepriklausančiose šalyse ir, žinoma, bus tobulesnė už neorganizuotą nacionalinių taisyklių kratinį.

3.31. Dėl bendrųjų tiekimo grandinės saugumo aspektų Bendrijos sistema yra būtina.

4. Išvada

Komisija laikosi nuomonės, kad reikia žengti pirmąjį žingsnį padidinto visos tiekimo grandinės saugumo link. Atsižvelgiant į rinkos dydį ir sudėtingumą, tinkamiausia veiksmų eiga yra savanoriškumu pagrįsta, bet kontroliuojama sausumos transporto tiekimo grandinės saugumo sistema.

Sistema skatins įvairių transporto rūšių ir ūkio subjektų sąveiką, taip didinant saugumą visoje tiekimo grandinėje. „Paspirtintos procedūros“ skatins nacionalines valdžios institucijas stiprinti įvairių administravimo institucijų ir pramonės bendradarbiavimą, taip mažinant administracinę naštą.

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

Sistema turi būti sukurta ir vėliau gali būti plėtojama toliau, remiantis saugumo rizikos įvertinimu ir tuo, kaip ją vertins komerciniai ūkio subjektai. Ji skatins tiekimo grandinės ūkio subjektus įdiegti naujas saugumo valdymo priemones ir pagerinti esamas priemones remiantis specialiais būtiniaisiais reikalavimais.

Savanoriškumo pagrindą paremia praktiniai privalumai atliekant saugumo kontrolę, įskaitant muitinių atliekamus su saugumu susijusius tikrinimus. Ja yra skatinamos novatoriškos priemonės, o jos dalyviams suteikiamos galimybės padidinti savo konkurencingumą.

Pasiūlyme neatmetama galimybė priimti griežtesnes priemones, jeigu pasirodys, kad rinka nepriima siūlomo metodo.

Kas dėl teisinio aspekto, pridedamas reglamento pasiūlymas.

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. Pasiūlymo aplinkybės

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

ES Vadovų Taryba transportą pripažino pagrindine kovos prieš terorizmą sritimi. Todėl ji paragino „stiprinti visų rūšių transporto sistemas, įskaitant teisinę sistemą ir prevencinių priemonių griežtinimą“¹⁰. Šiuo pasiūlymu atsiliepiama į nustatytus poreikius ir Tarybos prašymą.

- **Bendrosios aplinkybės**

Pastaruoju metu Europoje buvo labai sustiprintas transporto saugumas: aviacijos ir oro uostų saugumui buvo suteiktas europinis pagrindas¹¹; buvo sustiprintas jūrų transportas¹² ir uostų saugumas¹³.

Šiuo metu Bendrijoje nėra taisyklių, taikomų bendrai tiekimo grandinei sausumos transportu, kuri apima visą transportą ir su transportu susijusias operacijas ir procesus, prasidedančius gamybos vietoje ir besibaigiančius krovinio paskirties vietoje.

- **Pasiūlymo srityje taikomos nuostatos**

Pasiūlymo srityje nėra jokių galiojančių nuostatų.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymas yra susijęs su transporto saugumui taikomais teisės aktais. Jis visiškai dera su muitinės priemonėmis, kuriomis siekiama sustiprinti transporto saugumą prie išorės sienų, ir atitinka Lisabonos darbotvarkės tikslus.

2. Konsultacijos su suinteresuotomis šalimis ir poveikio įvertinimas

- **Konsultacijos su suinteresuotomis šalimis**

Konsultacijų metodai, pagrindiniai tiriamieji sektoriai ir bendras respondentų apibūdinimas

2003 m. gruodį konsultacijoms skirto dokumento pagrindu buvo konsultuojamasi su valstybėmis narėmis, transporto asociacijomis, ir kitomis asociacijomis, visų pirma suinteresuotomis transportu ir saugumu, t.y. prekybos organizacijomis. Respondentai yra iš įvairių pramonės sričių – ir tiesiogiai, ir netiesiogiai – susijusių su transporto saugumu.

Nuo 2003 m. gruodžio 23 d. iki vasario 27 d. internetu buvo rengiamos viešos konsultacijos. Komisija gavo 65 atsakymus. Rezultatai paskelbti internete adresu:

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

¹⁰ 2004 m. kovo 29 d. ES Deklaracija dėl kovos su terorizmu, 7906/2004 2004 m. kovo 29

¹¹ Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, OL L 355, 2002 12 30, p. 1.

¹² Reglamentas (EB) Nr. 725/2004, OL L 129, 2004 4 29, p. 6.

¹³ Direktyva (EB) Nr. 65/2005, OL L 310, 2005 11 25, p. 28.

Po viešų konsultacijų internetu toliau buvo konsultuojamasi su valstybėmis narėmis ir sektoriumi visus 2004 metus ir pirmąjį 2005 m. pusmetį.

Atsakymų santrauka ir kaip į juos atsižvelgta

Pagrindines konsultacijų išvadas galima apibendrinti taip:

- 1) tiekimo grandinės saugumas tapo rimta problema, kurią būtina spręsti;
- 2) galimas ES saugumo priemonės reikėtų kreipti labiau į terorizmą nei į nusikaltimus apskritai;
- 3) rizikos poveikio įvertinimas yra svarbus ir jį reikia tirti toliau;
- 4) per vidutinės trukmės laikotarpį greičiausiai nebus užtikrinta absoliutaus saugumo;
- 5) priemonės turi būti suderintos su dabartine rinkos padėtimi;
- 6) priemonės turėtų būti taikomos visoje ES, kad būtų išvengta rinkos iškraipymų ir, jeigu įmanoma, jas reikėtų taikyti visoms transporto rūšims;
- 7) buvo propaguojama savanoriška sistema, kaip pvz., „reguliuojamoji agentūra“ ir „žinomas siuntėjas“.

Šios pagrindinės išvados atitinka Komisijos požiūrį į kovą su terorizmu¹⁴ ir yra Komisijos pasiūlymo pagrindas.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Komisija gavo ekspertų patarimų iš įvairių šaltinių: valstybių narių ūkio subjektų, verslo atstovų, saugumo ir transporto specialistų ir valdžios institucijų.

• **Poveikio įvertinimas**

Buvo tiriamos kitos pasirinkimo galimybės. Įvairiapusiu išoriniu tyrimu, pavadintu „Galimų Europos teisės aktų poveikis, siekiant pagerinti transporto saugumą“, buvo nustatyti pagrindiniai šio pasiūlymo principai geriausios kainos ir kokybės santykio atžvilgiu. Tyrimas paskelbtas internete adresu:

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

Valstybės narės

Pasiūlymu valstybės narės įpareigojamos įdiegti nacionalinę „saugaus ūkio subjekto“ statuso, suteikiamo būtiniausius reikalavimus atitinkantiems ir jo prašantiems ūkio subjektams, sistemą. Valstybės narės gali sukurti naują saugos ir saugumo sistemą arba pasinaudoti esamomis sistemomis. Nacionalinei sistemai sukurti reiks finansinių išteklių, tačiau turėtų būti įmanoma pasitelkti esamas saugumo priemones. Pasiūlyme leidžiama nacionalinės valdžios institucijoms taikyti sistemas be papildomų kaštų.

¹⁴ r. 7, 9, 10, 11 ir 12 pastabas.

Imonės

Pasiūlyme nėra privalomų priemonių, taikomų tiekimo grandinės ūkio subjektams. Siūlomoje „saugaus ūkio subjekto“ sistemoje dalyvavimas yra savanoriškas; dalyvaujantieji joje gali tikėtis pasinaudoti palengvintomis saugumo procedūromis, muitinio tikrinimo supaprastinimu, taip pat gali save pristatyti aukštus saugumo standartus atitinkančiais ūkio subjektais tiekimo grandinės partneriams, kurie reikalauja tokių standartų. Kiti ūkio subjektai, kurie mano, kad jų veikloje nebūtina taikyti griežtus saugumo standartus, gali nuspręsti nedalyvauti naujojoje sistemoje.

Komisija

Poveikio nėra, išskyrus jos pareigą – būti Sutarčių saugotoja.

3. Teisiniai pasiūlymo aspektai

• Siūlomų veikslių santrauka

Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai siūlo kuo skubiau priimti šį reglamentą dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo. Šiuo pasiūlymu papildomos kitas galiojančias transporto saugumo priemones.

Priemonės, kurių reikia sustiprinti tiekimo grandinės saugumą transportu saugumą, turėtų būti grindžiamos šiais principais:

- tiekimo grandinės saugumui reikia aktyvaus valstybių narių valdžios institucijų ir pramonės bendradarbiavimo saugumo srityje;
- tiekimo grandinės saugumas papildo galiojančias transporto saugumo priemones oro ir jūrų transporto srityse, įskaitant oro ir jūrų uostus;
- valstybių narių įsipareigojimas įdiegti tarpusavyje derančias nacionalines sistemas siekiant sustiprinti tiekimo grandinės saugumą;
- ūkio subjektams taikoma savanoriškumu pagrįsta sistema, nustatant būtiniausius reikalavimus, kuriuos turi atitikti į keturias kategorijas suskirstyti tiekimo grandinės ūkio subjektai, kad jiems būtų suteiktas „saugaus ūkio subjekto“ statusas;
- „saugūs ūkio subjektai“ turėtų naudotis paspartintomis saugumo procedūromis, muitinio tikrinimo supaprastinimu ir savo palankesniu statusu komercinių partnerių atžvilgiu;
- valstybės narės privalo paskirti už tiekimo grandinės saugumą atsakingą kompetentingą instituciją, suteikiančią „saugaus ūkio subjekto“ statusą. Jos privalo šiuo tikslu paskirti pripažintas tiekimo grandinės saugumo organizacijas, atitinkančias tam tikrus konkrečius reikalavimus;
- valstybės narės privalo paskirti nacionalinį tiekimo grandinės saugumo centrą būtiniams valstybių narių ir Komisijos ryšiams palaikyti;
- vienoje valstybėje narėje suteiktas „saugaus ūkio subjekto“ statusas bus pripažįstamas kitų valstybių narių valdžios institucijų;

– nustatoma nuostatų pritaikymo prie techninių pokyčių tvarka.

- **Teisinis pagrindas**

Sutarties 71 straipsnis ir 80 straipsnio 2 dalis.

- **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas tik tuomet, kai pasiūlymas nepriklauso išskirtinei Bendrijos kompetencijai. Valstybės narės negali tinkamai įgyvendinti pasiūlymo tikslų dėl šių priežasčių:

- Reikia bendrų taisyklių, įskaitant bendrą sistemą, kad būtų veiksmingai kovojama su tarptautinio terorizmo grėsme;
- Siekiant užbaigti bendrą transporto rinką, siejamą su keturiomis Sutarties laisvėmis, reikia bendro Europos požiūrio į tiekimo grandinės saugumą. Dėl įvairių nacionalinių tiekimo grandinės saugumo sistemų egzistavimo galėtų kilti pavojus iš naujo sukurti vidaus sienas;
- Vienai ar keletui valstybių narių priėmus atskiras iniciatyvas, dėl kurių saugumo lygis tikrai taptų skirtingas valstybėse narėse, tokia padėtis Europos prekybos partnerių neišvengiamai būtų traktuojama kaip nenoras spręsti saugumo problemas, arba ja valstybės narės pasinaudotų konkurencijos tikslais.

Veikiant Bendrijos lygiu pasiūlymo tikslai bus geriau pasiekti. Visą Europą apimanti sistema tuos pačius būtiniausius reikalavimus taikant visų valstybių narių ūkio subjektams išlaikys bendrą požiūrį į tiekimo grandinės saugumą ir leis išvengti tiekimo grandinės saugumo „pakartotinio nacionalizavimo“.

Šiame pasiūlyme apsiribojama tik tuo, kas būtina visą Bendriją apimančiai sistemai sukurti:

- vieningu požiūriu, privalomu valstybėms narėms, siekiant sukurti bendrą Bendrijos sistemą, reikalingą nuolatiniam transporto rinkos veikimui užtikrinti ūkio subjektams savanoriškai dalyvaujant, tačiau kuris aiškiai pabrėžtų būtinybę visiems tiekimo grandinės ūkio subjektams pagerinti saugumo valdymą;
- bendrais būtiniausiais saugumo reikalavimais tiekimo grandinėje sausumos transportu veikiančių ūkio subjektų grupėms; „saugaus ūkio subjekto“ statuso tarpusavio pripažinimu; visi tokį statusą turintys ūkio subjektai savo šalyje galėtų naudotis palengvintomis ir supaprastintomis procedūromis ir būtų išvengta jų diskriminavimo pavojaus;
- galiojančias Bendrijos muitinės taisykles papildančia sistema, kuri gali būti atnaujinama atsižvelgiant į tarptautinius pokyčius, pvz. standartizavimo srityje.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl šių priežasčių:

- Pasiūlymas grindžiamas dabartine tiekimo grandinės padėtimi. Jame vengiama plačiai taikomų labai griežtų priemonių, kurias valstybėms narėms būtų labai sunku, galbūt netgi

neįmanoma, įgyvendinti ir kontroliuoti. Priešingai, ūkio subjektai jame kviečiami investuoti į tiekimo grandinės saugumą, žinant, kad jų investicijos atitinka vieningus visos Europos reikalavimus ir numato galimybę savanoriams taikyti palengvintas su saugumu susijusias kontrolės procedūras bei galimų procedūrinių kliūčių supaprastinimą.

- Valstybės narės Taryboje pripažino būtinybę pagerinti tiekimo grandinės saugumą;
- Valstybių narių išlaidos gali būti minimalios. Valstybės narės turėtų sukurti „saugaus ūkio subjekto“ statuso suteikimo sistemą; ją kuriant būtų galima remtis esamais sausumos transporto saugumo ir muitinių modeliais. Jos galėtų prašyti praktinės pripažintų tiekimo grandinės saugumo organizacijų pagalbos. Jos gali priimti sprendimą, kad valdžios institucijoms suteikimo procedūra būtų nemokama. Regionų ir vietos valdžios institucijos į tai nebus įtrauktos, nebent valstybė narė nuspręstų kitaip.

Bendrijos patiriamos išlaidos yra nedidelės: Komisija turėtų atlikti tik Sutarties saugotojos vaidmenį. Į saugumo priemones pageidaujantys investuoti ūkio subjektai dabar žino, kad jų investicijos atitinka visos Bendrijos reikalavimus. Iš pastaruoju metu paskelbtų mokslinių tyrimų tendencijų matyti, kad pagerinus saugumo priemones, tai teigiamai paveiktų daugelį su transporto grandinėje ir dalyvaujančių įmonių patiriamomis išlaidomis susijusių veiksnių.

- **Pasirinkta priemonė**

Siūlomos priemonės: Reglamentas. Kitos priemonės būtų netinkamos dėl toliau nurodytų priežasčių.

Buvo svarstoma, ar Komisija turėtų siūlyti reglamentą, ar direktyvą. Reglamento pasirinkimas visiškai atitinka jūrų transporto, oro transporto ir oro uostų saugumui taikomus teisės aktus. Jis atitinka muitinės teisės aktus, kuriuos jis galėtų papildyti, kai tiekimo grandinė atitinka muitinės reikalavimus.

Atsižvelgiant į tarptautinio terorizmo pavojų reikia, kad valstybės narės taikytų vieningą, lygiagrečių ir vienu metu veikiančių metodą, siekiant sukurti sistemą, kuria būtų galima atremti terorizmo grėsmę. Reglamentas yra veiksmingiausia priemonė.

Paimtas atskirai, pasiūlymas yra labai paprastas; nereikia bendrųjų tikslų ir principų, kuriuos galėtų išplėtoti valstybės narės. Pagrindiniai elementai gali būti įgyvendinti nedelsiant pašalinami saugumo srityje esančias spragas; jeigu remiamasi reglamentu, nereikėtų nacionalinių įgyvendinančių nacionalinių teisės aktų.

Todėl reglamentas buvo tinkamiausias pasirinkimas.

4. Poveikis biudžetui

Nėra.

5. Papildoma informacija

- **Europos ekonominė erdvė**

Pasiūlytas aktas yra svarbus EEE ir todėl turi būti taikomas Europos Ekonominei Erdvei.

- **Išsamus pasiūlymo paaiškinimas**

Komisija siūlo reglamentą pagrįsti EB Sutarties 71 straipsniu nepažeidžiant valstybių narių nacionalinių saugumo teisės aktų ir bet kokių priemonių, kurių galima būtų imtis remiantis Europos Sąjungos sutarties VI antraštine dalimi.

YPATINGOS APLINKYBĖS:

1 straipsnis:

Šiame straipsnyje nustatomas reglamento tikslas.

2 straipsnis:

Šiame straipsnyje apibrėžiama sąvoka „tiekimo grandinė“.

3 straipsnis:

Šiame straipsnyje nustatoma reglamento taikymo sritis.

4 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos paskirti už tiekimo grandinės saugumą atsakingą kompetentingą instituciją.

5 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos įkurti nacionalinę „saugaus ūkio subjekto“ statuso suteikimo tiekimo grandinės ūkio subjektams sistemą.

6 straipsnis:

Šiame straipsnyje nurodomi „saugaus ūkio subjekto“ statuso teikiami privalumai („paspartintos procedūros“) ir galimybė atsisakyti „saugaus ūkio subjektui“ taikyti privalumus.

7 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos abipusiai pripažinti „saugius ūkio subjektus“.

8 straipsnis:

Šiame straipsnyje nustatomos sąlygos, kuriomis grindžiamas „saugaus ūkio subjekto“ statuso suteikimas.

9 straipsnis:

Šiame straipsnyje numatyta galimybė panaikinti ar sustabdyti „saugaus ūkio subjekto“ statuso taikymą.

10 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos nustatyti statuso, kurį gali suteikti tiesiogiai valstybinės valdžios institucija arba pripažintos tiekimo grandinės saugumo organizacijos, suteikimo tvarką ir sudaryti „saugių ūkio subjektų“ sąrašą, kuris būtų prieinamas valstybių narių valdžios institucijoms, pagrindiniams centrams ir Komisijai.

11 straipsnis:

Šiame straipsnyje nustatyta, kad valstybės narės privalo paskirti nacionalinį tiekimo grandinės saugumo centrą valstybių narių ir Komisijos ryšiams palaikyti.

12 straipsnis:

Šiame straipsnyje valstybės narės įpareigojamos užtikrinti tinkamą ir reguliarią savo nacionalinių „saugaus ūkio subjekto“ statuso suteikimo sistemų persvarstymą.

13 straipsnis:

Šiame straipsnyje nustatyta, kad šio reglamento prieduose nurodyti techniniai reikalavimai gali būti iš dalies keičiami arba papildomi remiantis Sprendime 1999/468/EB nustatyta tvarka.

14 straipsnis:

Šiame straipsnyje nurodyta, kad Komisijai padeda iš valstybių narių atstovų sudarytas komitetas.

15 straipsnis:

Šis straipsnis susijęs su saugumo informacijos konfidencialumu.

16 straipsnis:

Šiame straipsnyje nurodoma su įsigaliojimu susijusi informacija.

1–4 priedai:

Prieduose pateikti išsamūs reikalavimai, kuriuos turi atitikti siuntėjai, transporto įmonės, ekspedijavimo įmonės, sandėliai, laikymo patalpos, vidaus terminalai, kad jiems būtų suteiktas „saugaus ūkio subjekto“ statusas.

5 priedas:

Priede nurodyti išsamūs reikalavimai, susiję su ūkio subjektų atliekamam rizikos vertinimu.

6 priedas:

Priede nurodytos išsamūs reikalavimai, kuriuos turi atitikti pripažinta tiekimo grandinės saugumo organizacija.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą¹⁵,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁶,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁷,

veikdami Sutarties 251 straipsnyje nustatyta tvarka¹⁸,

kadangi:

- (1) Saugumo incidentai ir terorizmas yra vieni didžiausių grėsmių demokratijos ir laisvės idealams bei taikai – esminėms Europos Sąjungos vertybėms.
- (2) Reikėtų apsaugoti tiekimo grandinę nuo saugumo incidentų. Tokia apsauga būtų naudinga transporto naudotojams, darbuotojams, ekonomikai ir visai visuomenei.
- (3) Europos Vadovų Taryba paragino „stiprinti visų rūšių transporto sistemas priemones, įskaitant teisinę sistemą ir prevencinių priemonių griežtinimą“¹⁹.
- (4) Pastaruoju metu Europoje buvo labai sustiprintas aviacijos²⁰ ir jūrų transporto²¹ saugumas. Tolesnių patobulinimų tikimasi neseniai priėmus uostų saugumo priemones²².
- (5) Tiekimo grandinės saugumo lygiai kitose srityse, išskyrus pirmiau nurodytas sritis, išlieka nepatenkinami, nes nėra jas reglamentuojančių Bendrijos taisyklių.

¹⁵ OL C, , p. .

¹⁶ OL C, , p. .

¹⁷ OL C, , p. .

¹⁸ OL C, , p. .

¹⁹ 2004 m. kovo 25 d. ES Deklaracija dėl kovos su terorizmu, 7906/2004, 2004 m. kovo 29

²⁰ Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 OL L 355, 2002 12 30, p. 1.

²¹ Reglamentas (EB) Nr. 725/2004, OL L 129, 2004 4 29, p. 6.

²² Direktyva (EB) Nr. 65/2004, OL L 310, 2005 11 25, p. 28.

- (6) Būtina pagerinti Europos tiekimo grandinės sausumos transportu saugumą. Tai turėtų būti užtikrinta priimant tinkamas priemones nepažeidžiant valstybių narių taisyklių nacionalinio saugumo srityse ir priemonių, kurių galima būtų imtis remiantis Europos Sąjungos sutarties VI antraštine dalimi.
- (7) Imantis bet kokių priemonių reikia atsižvelgti į tiekimo grandinės rinkas, kurias sudaro daug ūkio subjektų ir veiklos modelių, todėl priemonės, panašios į aviacijos ir jūrų transporto srityse taikomas priemones, artimiausiu metu yra netinkamos.
- (8) Kiekviena priemone turėtų būti užtikrinamas laisvas prekybos srautas ir griežtinami būtiniausi saugumo reikalavimai.
- (9) Valstybės narės turėtų sukurti „saugaus ūkio subjekto“ statuso, suteikiamo Bendrijos tiekimo grandinės ūkio subjektams, sistemą, jeigu tie ūkio subjektai atitinka tam tikrus būtiniausius saugumo reikalavimus. Ši sistema turėtų būti suderinama su bendromis tiekimo grandinės saugumo programomis.
- (10) Tiekimo grandinės ūkio subjektai skirstomi į šias grupes: krovinių paruošimas išvežimui ir išvežimas iš gamybos vietos; krovinių vežimas; krovinių ekspedijavimas; sandėliavimas, laikymas ir vidaus terminalo operacijos.
- (11) Būtiniausius saugumo reikalavimus reikėtų nustatyti kiekvienai tiekimo grandinės ūkio subjektų grupei. Valstybės narės savo teritorijoje įsisteigusiems ūkio subjektams gali nustatyti griežtesnius reikalavimus.
- (12) „Saugaus ūkio subjekto“ sistema suteiktų privalomų valdžios institucijoms ir komercinę veiklą vykdančioms ūkio subjektams.
- (13) „Saugaus ūkio subjekto“ sistema leis už saugumą atsakingoms valdžios institucijoms sutelkti savo kontrolės išteklius į nepasirengusius laikytis būtiniausių saugumo reikalavimų ūkio subjektus ir tuos išteklius taikyti atsižvelgiant į bendras visos Europos pastangas saugumo srityje.
- (14) „Saugaus ūkio subjekto“ statusas yra pripažįstamas visoje Europos Sąjungoje.
- (15) Valstybės narės „saugiems ūkio subjektams“ turėtų leisti pasinaudoti palengvinimais saugumo kontrolės srityje ir saugumo kontrolės prie išorės sienų supaprastinimais, įskaitant, kai įmanoma, „paspartintas procedūras“, tačiau neprarandant teisės atlikti „saugių ūkio subjektų“ saugumo kontrolės.
- (16) Be to, „saugūs ūkio subjektai“ turėtų turėti galimybę rinkoje įrodyti, kad jie pajėgūs apsaugoti tiekimo grandinę nuo saugumo pažeidimų ir tuo teigiamai išsiskirti iš kitų ūkio subjektų bei paskatinti teigiamus pokyčius verslo saugumo srityje.
- (17) Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad „saugių ūkio subjektų“ sąrašas būtų prieinamas kitų valstybių narių valdžios institucijoms ir Komisijai.
- (18) „Saugaus ūkio subjekto“ statusas turėtų būti pripažįstamas visoje Europos Sąjungoje, bet jį suteikusi valstybė narė jį gali panaikinti, jeigu ūkio subjektas rimtai pažeidė sąlygas, pagal kurias tas statusas buvo suteiktas. Statusas turėtų būti suteikiamas ribotam laikui, tačiau su galimybe jį pratęsti. Valstybė narė gali atsisakyti taikyti palengvinimus ir supaprastinimo procedūras, jeigu ji nustato, kad „saugūs ūkio

subjektas“, kuriam ši statusą suteikė kita valstybė narė, pažeidžia būtiniausias saugumo reikalavimus.

- (19) Valstybės narės turėtų paskirti pripažintas tiekimo grandinės saugumo organizacijas, kurios vertintų, ar prašantysis suteikti „saugaus ūkio subjekto“ statusą atitinka reikalaujamas sąlygas.
- (20) Valstybės narės turėtų paskirti už tiekimo grandinės saugumą atsakingą kompetentingą instituciją.
- (21) Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad pagrindinis centras atliktų Komisijos ir valstybių narių keitimosi informacija centro vaidmenį.
- (22) Valstybės narės turėtų stebėti, kaip tiekimo grandinės ūkio subjektai įgyvendina sistemą.
- (23) Priemonės šiam reglamentui įgyvendinti turėtų būti patvirtintos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką²³. Reikėtų apibrėžti reglamento priėmimo procedūrą atsižvelgiant į tarptautinių priemonių pokyčius ir, remiantis įgyta patirtimi, pritaikyti ar papildyti išsamias šio reglamento priedų nuostatas nekeičiant šio reglamento taikymo srities.
- (24) Siūlomos priemonės tikslai – visų pirma bendrojo tiekimo grandinės saugumo metodo įvedimas, „saugaus ūkio subjekto“ sistemos sukūrimas ir būtinybė užtikrinti nacionaliniu lygiu suteikto „saugaus ūkio subjekto“ statuso pripažinimą visoje bendroje transporto rinkoje – gali būti geriau pasiekti Bendrijos lygiu, atsižvelgiant į šio reglamento europinį mastą. Todėl Bendrija gali priimti priemones remdamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principu. Remiantis tame straipsnyje nustatyto proporcingumo principu, šiuo reglamentu siekiama tik būtiniausių saugumo reikalavimų, kurių reikia tiekimo grandinės saugumo tikslams pasiekti, ir nenumatoma daugiau nei būtina šiam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Tikslas

1. Šiame reglamente nustatomos bendros taisyklės, skirtos tiekimo grandinės saugumo transportu saugumui didinti atsižvelgiant į incidentų grėsmę saugumui.
2. 1 dalyje nustatyto tikslo siekiama šiomis priemonėmis:
 - a) sukuriant sistemą, pagal kurią valstybės narės galėtų tiekimo grandinės ūkio subjektams suteikti „saugaus ūkio subjekto“ statusą;

²³ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

- b) nustatant būtiniausius saugumo reikalavimus, kuriuos turi atitikti ūkio subjektai prieš „saugaus ūkio subjekto“ statuso suteikimą;
- c) sukuriant tinkamus priežiūros mechanizmus.

2 straipsnis

Apibrėžtis

Šiame reglamente „tiekimo grandinė“ – tai visi pasirengimo pervežimo operacijoms ir krovinių vežimo sausumos transportu procesai bei visi juose dalyvaujantys ūkio subjektai – nuo gamybos vietos iki krovinio paskirties vietos Europos bendrijos teritorijoje.

3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas tiekimo grandinės saugumui, t.y. kroviniams, transportui ir, tam tikrais atvejais, infrastruktūrai, susijusiai su tiekimo grandine Europos Bendrijos teritorijoje.
2. Šiame reglamente nustatytos priemonės taikomos visiems ūkio subjektams, atliekantiems šią veiklą:
 - a) krovinių paruošimą išvežimui ir išvežimą iš gamybos vietos;
 - b) krovinių vežimą;
 - c) krovinių ekspedijavimą;
 - d) sandėliavimą, laikymą ir vidaus terminalo operacijas.
3. Šis reglamentas taikomas nepažeidžiant:
 - a) Bendrijos taisyklių civilinės aviacijos saugumo srityje²⁴;
 - b) Bendrijos laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo taisyklių²⁵;
 - c) Bendrijos uostų apsaugos stiprinimo²⁶;
 - d) Bendrijos ir tarptautinių taisyklių, susijusių su pavojingų krovinių vežimu²⁷ ir branduolinių medžiagų vežimu²⁸;

²⁴ Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, OL L 355, 2002 12 30, p. 1.

²⁵ Reglamentas (EB) Nr. 725/2004, OL L 129, 2004 4 29, p. 6.

²⁶ Direktyva (EB) Nr. 65/2005, OL L 310, 2005 11 25, p. 28.

²⁷ 1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyva 94/55/EB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu keliais, suderinimo – OL L 319, 1994 12 12, p. 7. 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyva 96/49/EB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, suderinimo – OL L 235, 1996 9 17, p. 25. 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/36/EB dėl gabenamųjų slėginių įrenginių – OL L 138, 1999 6 1, p.20.

- e) Bendrijos muitinės taisyklių²⁹.

4 straipsnis

Už tiekimo grandinės saugumą atsakinga kompetentinga institucija

Valstybės narės paskiria už tiekimo grandinės saugumą atsakingą kompetentingą instituciją, kuri koordinuos, įgyvendins ir prižiūrės šiame reglamente nustatytą tiekimo grandinės saugumo priemonių taikymą.

5 straipsnis

„Saugus ūkio subjektas“

1. Per 18 mėnesių nuo šio reglamento priėmimo valstybės narės sukuria „saugaus ūkio subjekto“ statuso suteikimo tiekimo grandinės ūkio subjektams sistemą.
2. Ūkio subjektas gali prašyti suteikti „saugaus ūkio subjekto“ statusą, jeigu jis tiekimo grandinėje užsiima viena iš šių veiklų:
 - a) krovinių paruošimas išvežimui ir išvežimas iš gamybos vietos;
 - b) krovinių vežimas;
 - c) krovinių ekspedijavimas;
 - d) sandėliavimas, laikymas ir vidaus terminalo operacijos.
3. Paraiška pateikiama už tiekimo grandinės saugumą atsakingai kompetentingai institucijai toje šalyje, kurioje ūkio subjektas yra įsisteigęs.
4. „Saugaus ūkio subjekto“ statusas patvirtina, kad ūkio subjektas, kuriam jis suteiktas, geba apsaugoti tiekimo grandinės dalį, už kurią jis atsakingas, nuo saugumo pažeidimų.
5. Įdiegusios „saugaus ūkio subjekto“ statuso suteikimo sistemą, valstybės narės praneša apie tai Europos Komisijai.

6 straipsnis

„Saugaus ūkio subjekto statuso privalumai

1. Valstybės narės „saugiems ūkio subjektams“ leidžia pasinaudoti palengvinimais ir supaprastinimais, susijusiais su saugumo kontrolės priemonėmis („paspartinomis procedūromis“).

²⁸ 2003 m. gruodžio 22 d. Tarybos direktyva 2003/122/Euratomas dėl didelio aktyvumo uždarujų radioaktyviųjų šaltinių ir paliktųjų šaltinių kontrolės, OL L 346, 2003 12 31, p. 57.

²⁹ Reglamentas (EB) Nr. 648/2005, OL L 117, 2005 5 4, p. 13.

2. Palengvinimas ir supaprastinimai „saugiams ūkio subjektams“ suteikia galimybę pervežti savo krovinius pagal kitas, nei nesaugiams ūkio subjektams taikomas procedūras. Jose numatytas ne toks griežtas saugumo kontrolės lygis.
3. Valstybės narės su pagrindinio centro pagalba gali tikrinti „saugaus ūkio subjekto“ statuso autentiškumą.
4. Valstybė narė gali atsisakyti taikyti 6 straipsnio 1 ir 2 dalis kitos valstybės narės „saugiam ūkio subjektui“ jeigu ji nustato, kad ūkio subjektas rimtai pažeidė saugumo taisykles. Ji nedelsdama apie tai praneša tai valstybei narei ir Komisijai ir pateikia šį klausimą svarstyti 14 straipsnyje įsteigtam komitetui. Taikomi 9 ir 12 straipsniai.

7 straipsnis

Abipusis pripažinimas

Vienoje valstybėje narėje suteiktas „saugaus ūkio subjekto“ statusas yra pripažįstamas kitų valstybių narių valdžios institucijų.

8 straipsnis

Statuso suteikimas

1. Ūkio subjektui yra suteikiamas „saugaus ūkio subjekto“ statusas, jeigu jis įrodo, kad:
 - a) sukūrė, įgyvendino ir dokumentais pagrindė saugumo valdymo sistemą,
 - b) užtikrina, kad jis turi išteklius, reikalingas užkirsti kelią galimai saugumo grėsmei tiekimo grandinės dalyje, už kurią jis atsakingas,
 - c) jo saugumo valdymo sistemą galima nuolat tobulinti,
 - d) atitinka specialius reikalavimus, numatytus prieduose,
 - e) atitinka reikalavimus pagal 3 straipsnio 3 dalį nurodytas taisykles, jeigu jos taikomos.
2. „Saugaus ūkio subjekto“ statusas suteikiamas trims metams. Statusas gali būti pratęstas, jei „saugaus ūkio subjektas“ ir toliau atitinka būtiniausius šio reglamento reikalavimus.
3. Jeigu ūkio subjektui buvo suteiktas „įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo“ statusas³⁰ pagal Reglamento (EB) Nr. 648/2005 5a straipsnį, už tiekimo grandinės saugumą atsakinga kompetentinga institucija laikosi nuomonės, kad jis atitinka 1 dalyje pateiktus kriterijus, jeigu „įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo“ statuso suteikimo kriterijai yra vienodi arba panašūs.

³⁰ OL L 117, 2005 5 4, p. 13.

9 straipsnis

Statuso panaikinimas ar jo taikymo sustabdymas

1. Valstybės narės nustato taisykles, pagal kurias „saugaus ūkio subjekto“ statusas gali būti panaikintas, jeigu ūkio subjektas rimtai pažeidė sąlygas, pagal kurias tas statusas buvo suteiktas.
2. „Saugaus ūkio subjekto“ statusas taip pat gali būti panaikintas atlikus atitiktus patikrinimus pagal 12 straipsnį.
3. Kai „saugaus ūkio subjekto“ statusas panaikinamas, ūkio subjektas jo gali vėl prašyti tik po dviejų metų.
4. Valstybės narės nustato taisykles, pagal kurias „saugaus ūkio subjekto“ statuso taikymas gali būti sustabdytas, jeigu ūkio subjektas kitaip pažeidė sąlygas, pagal kurias tas statusas buvo suteiktas.
5. Taikymo sustabdymas panaikinamas, kai už tiekimo grandinės saugumą atsakinga kompetentinga institucija nusprendžia, kad trūkumai yra ištaisyti.

10 straipsnis

Statuso suteikimo tvarka

1. Už tiekimo grandinės saugumą atsakinga kompetentinga institucija atsako už „saugaus ūkio subjekto“ statuso suteikimą. Valstybės narės sudaro visų „saugių ūkio subjektų“ registrą. Registru gali naudotis valstybės narės, už tiekimo grandinės saugumą atsakingos kompetentingos institucijos ir Komisija.
2. Kiekvienam „saugiam ūkio subjektui“ suteikiamas identifikavimo numeris, prasidedantis valstybės narės šalies kodu.
3. Valstybės narės gali paskirti pripažintas tiekimo grandinės saugumo organizacijas 1 dalyje nurodytiems tikslams įgyvendinti. Pripažintos tiekimo grandinės saugumo organizacijos atitinka 6 priede nurodytas sąlygas.

11 straipsnis

Pagrindiniai tiekimo grandinės saugumo centrai

1. Valstybės narės paskiria pagrindinį tiekimo grandinės saugumo centrą.
2. Pagrindinis centras atlieka Komisijos ir kitų valstybių narių keitimosi informacija centro vaidmenį, lengvina, prižiūri tiekimo grandinės saugumo priemones ir apie jas teikia informaciją.

12 straipsnis

Įgyvendinimas ir atitikties tikrinimas

Valstybės narės užtikrina tinkamą „saugaus ūkio subjekto“ sistemos priežiūrą, įskaitant pripažintos tiekimo grandinės saugumo organizacijos priežiūrą.

13 straipsnis

Pritaikymas

Priedų nuostatos gali būti iš dalies keičiamos ar papildomos išsamiais techniniais reikalavimais remiantis 14 straipsnyje nurodyta tvarka, tačiau nekeičiant šio reglamento taikymo srities.

14 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda iš valstybių narių atstovų sudarytas komitetas, kuriam pirmininkauja Komisijos atstovas.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB³¹ 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.
3. Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra vienas mėnuo.
4. Komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.

15 straipsnis

Konfidencialumas ir informacijos sklaida

1. Taikant šį reglamentą Komisija imasi reikalingų priemonių pagal Komisijos sprendimą 2001/844/EB, EAPB, Euratomas³², siekdama apsaugoti informaciją, kuriai taikomi konfidencialumo reikalavimai, ir kuria ji naudojasi ar perduoda valstybėms narėms.
2. Valstybės narės imasi tokių pačių priemonių pagal atitinkamus nacionalinius teisės aktus.

³¹ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

³² OL L 317, 2001 12 3, p. 1.

16 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

1 PRIEDAS

Siuntėjas

(krovinių paruošimas išvežimui ir išvežimas iš gamybos vietos)

Kad siuntėjui būtų suteiktas „saugaus ūkio subjekto“ statusas, jo saugumo valdymo sistema turi būti pagrįsta rizikos įvertinimu ir apimti šiuos aspektus:

Fizinis saugumas: Visi pastatai ir patalpos turėtų būti apsaugoti taip, kad į juos nebūtų įmanoma pateikti be leidimų ir įsibrauti iš išorės. Fizinis saugumas apima:

- Išorės ir vidaus durų, langų, vartų ir tvorų užraktus;
- Vidaus ir išorės, įskaitant transporto priemonių stovėjimo aikštelių, apšvietimą;
- Privačių transporto priemonių stovėjimo aikštelių atskyrimą nuo ekspedijavimo, pakrovimo ir krovinių zonų;
- Vidaus ir išorės ryšių sistemas, kuriomis būtų galima susisiekti su vidaus apsauga ar vietos teisėsaugos institucijomis.

Patekimo kontrolė: Be leidimų patekti į ekspedijavimo, pakrovimo ir krovinių zonas turėtų būti draudžiama. Kontrolė turėtų apimti:

- Sistemingą visų darbuotojų, lankytojų ir verslo atstovų tapatybės nustatymą;
- Leidimų neturintiems, nenustatytos tapatybės asmenims taikomas procedūras.

Procedūrinis saugumas: Įvežamiems ir išvežamiems kroviniams taikomos priemonės turėtų apimti apsaugą nuo medžiagų įvežimo, pakeitimo ar praradimo. Saugumo procedūros yra šios:

- Saugumo pareigūno, kurio užduotis yra prižiūrėti krovinio įvežimą ir (arba) išvežimą, paskyrimas;
- Tinkamas krovinių žymėjimas, svėrimas, skaičiavimas ir patvirtinamųjų dokumentų išdavimas;
- Įvežamo krovinio plombų vientisumo ar kitų saugumo prietaisų tikrinimas;
- Plombų ar kitų saugumo prietaisų uždėjimo ant išvežamo krovinio procedūros;
- Krovinio trūkumų ar pertekliaus nustatymo ir pranešimo apie tai procedūros;
- Įvežamų ir išvežamų krovinių judėjimo stebėjimas;
- Tinkama tuščių ir pilnų krovinio gabenimo vienetų priežiūra, kad prie jų niekas nepatektų be leidimo;

- Procedūros, skirtos susidoroti su įmonėje nustatytais ar įtariamais pažeidimais arba nelegalia veikla.

Personalo saugumas: Įmonės turėtų nustatyti vidaus tvarką, pagal kurią būtų kruopščiai tikrinami priimami į darbą darbuotojai ir duomenys apie juos laikantis teisės aktų nuostatų vienodo požiūrio ir asmens duomenų apsaugos srityse. Pagal šią tvarką turėtų būti įvesti pagrindiniai tikrinimai ir kiti testai atsižvelgiant į kiekvieno darbuotojo pareigybę įmonėje.

Dokumentacijos procedūros: Įmonės turėtų užtikrinti, kad dokumentacija būtų išsami, įskaitoma, tiksli ir pateikiama laiku.

Informacijos saugumas: Visa su tiekimo grandine susijusi informacija turi būti apsaugota.

Švietimas ir mokymas: Darbuotojams turėtų būti sudaryta supratimo apie saugumą ugdymo programa, pagal kurią būtų mokama atpažinti galimą pavojų saugumui, išlaikyti produkto vientisumą, nustatyti leidimų neturinčius asmenis ir spręsti su jais susijusius klausimus. Šios programos turėtų paskatinti darbuotojus aktyviai dalyvauti užtikrinant saugumo kontrolę.

2 PRIEDAS

Transporto įmonė

Kad transporto įmonei būtų suteiktas „saugaus ūkio subjekto“ statusas, jo saugumo valdymo sistema turi būti pagrįsta rizikos įvertinimu ir apimti šiuos aspektus:

Fizinis saugumas: Visi pastatai ir patalpos turėtų būti apsaugoti taip, kad į juos nebūtų įmanoma pateikti be leidimų ir įsibrauti iš išorės. Fizinis saugumas apima:

- Išorės ir vidaus durų, langų, vartų ir tvorų užraktus;
- Teritorijos aptvėrimą, tinkamas vidaus ir išorės, įskaitant transporto priemonių stovėjimo aikštelių, apšvietimą;
- Privačių transporto priemonių stovėjimo aikštelių atskyrimą nuo ekspedijavimo, pakrovimo ir krovinių zonų;
- Vidaus ir išorės ryšių sistemas, kuriomis būtų galima susisiekti su vidaus apsauga ar vietos teisėsaugos institucijomis.

Patekimo kontrolė: Be leidimų patekti prie įmonių įrenginių ir transporto priemonių turėtų būti draudžiama. Kontrolė turėtų apimti:

- Sistemingą visų darbuotojų, lankytojų ir verslo atstovų tapatybės nustatymą;
- Leidimų neturintiems, nenustatytos tapatybės asmenims taikomas procedūras.

Procedūrinis saugumas: Turėtų būti nustatytos procedūros, skirtos apsaugoti, kad medžiagos be patvirtinamųjų dokumentų nepatektų į transporto priemones ar į krovinį ir nepatektų leidimų neturintys ar nenustatyti asmenys. Saugumo procedūros yra šios:

- Tinkamas krovinių žymėjimas, skaičiavimas ir patvirtinamųjų dokumentų išdavimas;
- Krovinio plombų vientisumo ar kito saugumo prietaisų tikrinimas, kai krovinyms priimamas vežimui;
- Krovinio plombų vientisumo ar kitų saugumo priemonių tikrinamas, kai krovinyms yra perduodamas;
- Sistema trūkumams nustatyti ir apie juos pranešti;
- Įvežamų ir išvežamų krovinių ir transporto priemonių judėjimo stebėjimas;
- Procedūros, skirtos susidoroti su įmonėje nustatytais ar įtariamais pažeidimais arba nelegalia veikla.

Kai aptinkami kroviniai be patvirtinamųjų dokumentų ar įtariamai klastojimo atvejai, atliekamas fizinis patikrinimas transporto priemonių pasiekiamose vietose ir greitai transporto priemonių pasiekiamose zonose. Reikėtų nustatyti pranešimo apie šiuos atvejus procedūras.

Personalo saugumas: Įmonės turėtų nustatyti vidaus tvarką, pagal kurią būtų kruopščiai tikrinami priimami į darbą darbuotojai ir duomenys apie juos laikantis teisės aktų nuostatų vienodo požiūrio ir asmens duomenų apsaugos srityse. Pagal šią tvarką turėtų būti įvesti pagrindiniai tikrinimai ir kiti testai atsižvelgiant į kiekvieno darbuotojo pareigybę įmonėje.

Dokumentacijos procedūros: Įmonės turėtų užtikrinti, kad dokumentacija būtų išsami, įskaitoma, tiksli ir pateikiama laiku.

Informacijos saugumas: Visa su tiekimo grandine susijusi informacija turi būti apsaugota.

Krovinių srauto saugumas: Įmonės, patikrinusios iš „nesaugaus ūkio subjekto gautą krovinį, gali tą krovinį pripažinti saugiu. Jeigu tokie patikrinimai neatliekami arba jeigu juos atlikus daroma išvada, kad krovinio negalima pripažinti saugia tiekimo grandinės dalimi, gali būti atsisakyta „paspirtintų procedūrų“.

Švietimas ir mokymas: Darbuotojams turėtų būti sudaryta supratimo apie saugumą ugdymo programa, pagal kurią būtų mokama atpažinti galimą pavojų saugumui, išlaikyti produkto vientisumą, nustatyti leidimų neturinčius asmenis ir spręsti su jais susijusius klausimus. Šios programos turėtų paskatinti darbuotojus aktyviai dalyvauti užtikrinant saugumo kontrolę.

3 PRIEDAS

Ekspedijavimo įmonė

Kad ekspedijavimo įmonei būtų suteiktas „saugaus ūkio subjekto“ statusas, jo saugumo valdymo sistema turi būti pagrįsta rizikos įvertinimu ir apimti šiuos aspektus:

Patekimo kontrolė: Be leidimų patekti prie įrenginių turėtų būti draudžiama. Kontrolė turėtų apimti visų darbuotojų, lankytojų ir verslo atstovų tapatybės nustatymą ir leidimų neturintiems bei nenustatytos tapatybės asmenims taikomas procedūras.

Procedūrinis saugumas: Procedūros turėtų būti skirtos susidoroti su įmonėje nustatytais ar įtariamais pažeidimais arba nelegalia veikla.

Dokumentų tvarkymas: Ekspedijavimo įmonės turėtų daryti viską, siekdamas užtikrinti, kad visi pateikiami ir naudojami dokumentai atliekant su kroviniu susijusias muitinės procedūras būtų įskaitomi ir jų nebūtų įmanoma pakeisti, pamesti ar į juos įrašyti klaidingos informacijos. Taikant dokumentacijos procedūras siekiama:

- Išlaikyti gautos informacijos tikslumą, įskaitant siuntėjo ir gavėjo pavadinimus ir adresus, pirmąją ir antrąją šalis, kurioms pranešama, krovinio aprašymą, svorį, kiekį ir matavimo vienetus (pvz. dėžės, dėžutės ir kt.);
- Registruoti krovinio trūkumus ar perteklius ir parengti ataskaitas apie atliktus tyrimus;
- Stebėti įvežamų ir išvežamų krovinių judėjimą;
- Užtikrinti priegios prie kompiuterių ir informacijos apsaugą.

Personalo saugumas: Įmonės turėtų nustatyti vidaus tvarką, pagal kurią būtų kruopščiai tikrinami priimami į darbą darbuotojai ir duomenys apie juos laikantis teisės aktų nuostatų vienodo požiūrio ir asmens duomenų apsaugos srityse. Pagal šią tvarką turėtų būti įvesti pagrindiniai tikrinimai ir kiti testai atsižvelgiant į kiekvieno darbuotojo pareigybę įmonėje.

Dokumentacijos procedūros: Įmonės turėtų užtikrinti, kad krovinių aprašai, krovinių manifestai ir (arba) kiti su vežimu susiję dokumentai būtų išsamūs, įskaitomi, tikslūs ir pateikiami laiku.

Informacijos saugumas: Visa su tiekimo grandine susijusi informacija turi būti apsaugota.

Krovinių srauto saugumas: Įmonės, patikrinusios iš „nesaugaus ūkio subjekto gautą krovinį, gali tą krovinį pripažinti saugiu. Jeigu tokie patikrinimai neatliekami arba jeigu juos atlikus daroma išvada, kad krovinio negalima pripažinti saugia tiekimo grandinės dalimi, gali būti atsisakyta „paspartintų procedūrų“.

Švietimas ir mokymas: Darbuotojams turėtų būti sudaryta supratimo apie saugumą ugdymo programa, pagal kurią būtų mokama atpažinti galimą pavojų saugumui, išlaikyti krovinio vientisumą, nustatyti leidimų neturinčius asmenis ir spręsti su jais susijusius klausimus. Šios programos turėtų paskatinti darbuotojus aktyviai dalyvauti užtikrinant saugumo kontrolę ir jose turėtų būti numatyta:

- aktyvaus darbuotojų dalyvavimo užtikrinant saugumo kontrolę pripažinimas,
- mokymas apie su dokumentacija susijusį sukčiavimą ir apie kompiuterių saugumo kontrolę.

4 PRIEDAS

Sandėliai, laikymo patalpos ar vidaus terminalo operacijos (įskaitant vidaus vandenų uostus*)

Kad sandėlių, laikymo patalpų, vidaus terminalą ar vidaus vandenų uostą valdančiai įmonei būtų suteiktas „saugaus ūkio subjekto“ statusas, jo saugumo valdymo sistema turi būti pagrįsta rizikos įvertinimu ir apimti šiuos aspektus:

Fizinis saugumas: Visi pastatai turi būti pastatyti iš medžiagų, kurios apsaugotų, kad leidimų neturintys asmenys negalėtų patekti ir įsibrauti iš išorės. Fizinis saugumas apima:

- Išorės ir vidaus durų, langų, vartų ir tvorų užraktus;
- Vidaus ir išorės, įskaitant transporto priemonių stovėjimo aikštelių, apšvietimą;
- Privačių transporto priemonių stovėjimo aikštelių atskyrimą nuo ekspedijavimo, pakrovimo ir krovinių zonų;
- Vidaus ir išorės ryšių sistemas, kuriomis būtų galima susisiekti su vidaus apsauga ar vietos teisėsaugos institucijomis.

Patekimo kontrolė: Be leidimų patekti prie įrenginių turėtų būti draudžiama. Kontrolė turėtų apimti:

- Sistemingą visų darbuotojų, lankytojų ir verslo atstovų tapatybės nustatymą;
- Leidimų neturintiems, nenustatytos tapatybės asmenims taikomas procedūras.

Procedūrinis saugumas: Turėtų būti nustatytos procedūros, skirtos apsaugoti nuo krovinių be patvirtinamųjų dokumentų patekimo į sandėlius, laikymo patalpas ar vidaus terminalus (įskaitant vidaus vandenų uostus). Saugumo procedūros yra šios:

- Saugumo pareigūno, kurio užduotis yra prižiūrėti krovinio įvežimą ir (arba) išvežimą, paskyrimas;
- Patikrinimas pagal manifestą, ar kroviniai ir įranga yra tinkamai pažymėti, suskaičiuoti ir patvirtinti dokumentais;
- Tikrinamas įvežamo krovinio plombų vientisumo ir kitų saugumo prietaisų tikrinimas;
- Plombų ir kitų saugumo priemonių uždėjimo ant išvežamo krovinio procedūros;
- Krovinio trūkumų ar pertekliaus nustatymo ir pranešimo apie tai procedūros;
- Procedūros, skirtos susidoroti su įmonėje nustatytais ar įtariamais pažeidimais arba nelegalia veikla;
- Tinkama tučių ir pilnų krovinio gabenimo vienetų, kad į juos niekas nepatektų be leidimo, priežiūra;

- Prieigos prie krovinių ar tuščių pakuočių prevencija.

Personalo saugumas: Įmonės turėtų nustatyti vidaus tvarką, pagal kurią būtų kruopščiai tikrinami priimami į darbą darbuotojai ir duomenys apie juos laikantis teisės aktų nuostatų vienodo požiūrio ir asmens duomenų apsaugos srityse. Pagal šią tvarką turėtų būti įvesti pagrindiniai tikrinimai ir kiti testai atsižvelgiant į kiekvieno darbuotojo pareigybę įmonėje.

Informacijos saugumas: Visa su tiekimo grandine susijusi informacija turi būti apsaugota.

Krovinių srauto saugumas: Įmonės, patikrinusios iš „nesaugaus ūkio subjekto gautą krovinį, gali tą krovinį pripažinti saugiu. Jeigu tokie patikrinimai neatliekami arba jeigu juos atlikus daroma išvada, kad krovinio negalima pripažinti saugia tiekimo grandinės dalimi, gali būti atsisakyta „paspartintų procedūrų“.

Švietimas ir mokymas: Darbuotojams turėtų būti sudaryta supratimo apie saugumą ugdymo programa, pagal kurią būtų mokama atpažinti galimą pavojų saugumui, išlaikyti krovinio vientisumą, nustatyti leidimų neturinčius asmenis ir spręsti su jais susijusius klausimus. Šios programos turėtų paskatinti darbuotojus aktyviai dalyvauti užtikrinant saugumo kontrolę.

* Jeigu Reglamentas (EB) Nr. 725/2004 yra netaikomas.

5 PRIEDAS

Rizikos įvertinimas

Saugumo valdymo sistema turėtų būti kuriama įvertinus su ūkio subjektu susijusią riziką. Įvertinant riziką reikėtų atsižvelgti į bendrąją įmonės padėtį, o ne į konkrečią pervežimo operaciją ir remtis bent šiais etapais:

Pirmasis etapas – įvairių pavojaus rūšių nustatymas:

- Aktualiausios naujienos apie dabartinę padėtį šalyje ir pasaulyje ar pastarojo meto teroristų vykdomas veiklos pobūdis;
- Už saugumą atsakingų valdžios institucijų rekomendacijos apie teroristinių išpuolių prieš įrenginius ar pervežimo operacijas pavojų;
- Organizacijos pastato, veiklos ar personalo patrauklumas teroristams planuojant išpuolį;
- Galimybė padaryti papildomų nuostolių, susijusių su įmonės buvimu didelės rizikos zonoje.

Antrasis etapas – nustatyti, ką reikėtų saugoti, ir visų pirma įvertinti, ar objektas yra lengvai prieinamas teroristų išpuoliams.

Trečiasis etapas – nustatyti, ką reikėtų daryti, kad pavojus būtų sumažintas iki priimtino lygio.

6 PRIEDAS

Sąlygos, kurias turi atitikti pripažinta tiekimo grandinės saugumo organizacija

Pripažinta tiekimo grandinės saugumo organizacija turėtų įrodyti, kad:

- ji arba jos darbuotojai nebuvo bausti už korupciją ar sukčiavimą;
- turi reikiamos kompetencijos tiekimo grandinės saugumo srityje;
- turi tinkamų žinių apie tiekimo grandinės operacijas, įskaitant žinias apie operacinius reikalavimus;
- turi tinkamų žinių apie kitas susijusias saugumo operacijas, galinčias paveikti tiekimo grandinės saugumą;
- pajėgi įvertinti galimus pavojus tiekimo grandinės saugumui;
- pajėgi išlaikyti ir gerinti personalo kompetenciją tiekimo grandinės saugumo srityje;
- pajėgi užtikrinti, kad personalas visada būtų vertas pasitikėjimo;
- pajėgi išlaikyti tinkamas priemones, skirtas užtikrinti, kad konfidenciali su saugumu susijusi informacija neleistinai nebūtų atskleista ar ja naudojama;
- susipažinusi su reikiama nacionaliniais ir tarptautiniais teisės aktais ir saugumo reikalavimais;
- susipažinusi su esamomis grėsmėmis saugumui ir jų modeliais;
- moka atpažinti ir nustatyti ginklus, pavojingas medžiagas ir įrangą;
- moka atpažinti – nediskriminuojant – tiekimo grandinės saugumui galinčių kelti pavojų asmenų ypatybes ir elgsenos modelius;
- žinios apie metodus, naudojamus saugumo priemonėms apeiti;
- žinios apie saugumo ir priežiūros įrangą ir sistemas bei jų naudojimo ribas.

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO PAVADINIMAS:

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo.

2. VEIKLA PAGRĮSTO VALDYMO IR BIUDŽETO SUDARYMO PAGAL VEIKLOS RŪŠIS SISTEMA

Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) ir susijusi (-ios) veiklos rūšis (-ys):

Politikos sritis (-ys): Sausumos, oro ir jūrų transporto politika

Veikla (-os): Tiekimo grandinės saugumo priemonių įgyvendinimas ir priežiūra.

3. BIUDŽETO EILUTĖS

3.1. Biudžeto eilutės (veiklos eilutės ir atitinkamos techninės bei administracinės pagalbos eilutės (buvusios B.A eilutės)) su pavadinimais:

06 02 03 02 Transporto saugumas

06 02 11 03 - Komitetai

3.2. Priemonės ir jos finansinio poveikio trukmė:

neapibrėžta, pradžia – 2008 m.

3.3. Biudžeto ypatybės (prireikus įterpti eilučių):

Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis		Nauja	ELPA įnašas	Šalių kandidačių įnašai	Finansinės perspektyvos išlaidų kategorija
	NPI	NDIF	NE	NE	NE	Nr.
	NPI	NDIF	NE	NE	NE	Nr.

4. IŠTEKLIŲ APŽVALGA

4.1. Finansiniai ištekliai

4.1.1. Įsipareigojimų asignavimų (IA) ir mokėjimų asignavimų (MA) suvestinė

Mln. eurų (tūkstantųjų tikslumu)

Išlaidų rūšis	Skirsnio Nr.		2006	2007	2008	2009	2010	2011 m. ir vėliau	Iš viso
---------------	--------------	--	------	------	------	------	------	-------------------	---------

Veiklos išlaidos³³

Išsipareigojimų asignavimai (IA)	8.1	a	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Mokėjimų asignavimai (MA)		b	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą³⁴

Techninė ir administracinė pagalba (NDIF)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

ORIENTACINĖ SUMA IŠ VISO

Išsipareigojimų asignavimai		a+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Mokėjimų asignavimai		b+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Į orientacinę sumą neįskaičiuotos administravimo išlaidos³⁵

Žmogiškieji ištekliai ir susijusios išlaidos (NDIF)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Žmogiškiesiems ištekliais ir susijusioms išlaidoms nepriskiriamos administravimo išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą (NDIF)	8.2.6	e	0	0	0.056	0.037	0.037	0.037	0.168

Iš viso orientacinių priemonės finansinių išlaidų

Iš VISO IA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliais		a+c+d+e	0	0	0.056	0.037	0.537	0.037	0.668
Iš VISO MA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliais		b+c+d+e	0	0	0.056	0.037	0.537	0.037	0.668

³³ Išlaidos, nepriklausančios atitinkamos xx antraštinės dalies xx 01 skyriui.

³⁴ Išlaidos pagal xx antraštinės dalies xx 01 04 straipsnį.

³⁵ Išlaidos pagal xx 01 skyrių, nepriskiriamos xx 01 04 arba xx 01 05 straipsniams.

Išsami informacija apie bendrą finansavimą

Jei į pasiūlymą yra įtrauktas bendras valstybių narių ar kitų įstaigų (nurodyti kurių) finansavimas, jo lygio įvertinimas turi būti nurodytas toliau pateikiamoje lentelėje (jei numatoma, kad bendrą finansavimą skirs skirtingos įstaigos, galima pridėti papildomų eilučių):

Mln. eurų (tūkstantųjų tikslumu)

Bendrą finansavimą teikianti įstaiga		2006	2007	2008	2009	2010	2011 m. ir vėliau	Iš viso
.....	f							
IŠ VISO IA, įskaitant bendrą finansavimą	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Suderinamumas su finansiniu programavimu

Pasiūlymas atitinka esamą finansinį programavimą.

Atsižvelgiant į pasiūlymą, teks pakeisti atitinkamų finansinės perspektyvos išlaidų kategorijų programas.

Įgyvendinant pasiūlymą gali tekti taikyti Tarpinstitucinio susitarimo nuostatas³⁶ (t. y. panaudoti lankstumo priemonę arba pertvarkyti finansinę perspektyvą).

4.1.3. Finansinis poveikis įplaukoms

Pasiūlymas neturi finansinio poveikio įplaukoms.

Pasiūlymas įplaukoms turi tokį finansinį poveikį:

Pastaba: Visa išsami su įtakos pajamoms skaičiavimo metodais susijusi informacija ir pastabos turėtų būti pateikti atskirame priede.

Mln. eurų (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė	Pajamos	Prieš taikant priemonę [n metai]	Padėtis pradėjus taikyti priemonę					
			[n metai]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 37
	<i>įplaukos absoliučiaja verte</i>							
	<i>b) įplaukų pokytis</i>	Δ						

³⁶ r. Tarpinstitucinio susitarimo 19 ir 24 punktus.

³⁷ Jei būtina, t. y. jei veiksmas trunka ilgiau nei 6 metus, reikėtų pridėti papildomų stulpelių.

(Nurodyti kiekvieną susijusią biudžeto eilutę. Jei įtakojama daugiau nei viena biudžeto eilutė, lentelėje pridėti reikiamą eilučių skaičių.)

4.2. Žmogiškųjų išteklių visos darbo dienos ekvivalentas (įskaitant pareigūnus, laikinuosius ir išorės darbuotojus) – išsami informacija pateikta 8.2.1. punkte.

Metų poreikiai	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Iš viso žmogiškųjų išteklių	0	0	0	0	0	0

5. YPATYBĖS IR TIKSLAI

Aiškinamajame memorandume reikia pateikti išsamią informaciją apie pasiūlymo aplinkybes. Šiame finansinės teisės akto pažymos skirsnyje turėtų būti pateikta ši konkreti papildoma informacija:

5.1. Trumpalaikiai ir ilgalaikiai poreikiai

Europos Vadovų Taryba savo 2004 m. kovo 25 d. Deklaracijoje³⁸, skirtoje kovai prieš terorizmą, paragino „stiprinti visų rūšių transporto sistemomas, įskaitant teisinę sistemą ir prevencinių priemonių griežtinimą“. Šiuo pasiūlymu reaguojama į nustatytus poreikius ir Tarybos prašymą.

Pastaraisiais metais Europos Sąjunga padarė didelę pažangą pervežimo operacijų apsaugos nuo teroristinių išpuolių srityje. Yra priimti Europos teisės aktai aviacijos, oro uostų ir jūrų transporto saugumo srityse. Su jūrų uostais susijęs teisėkūros procesas yra užbaigtas. Tačiau nėra Europos teisės aktų, taikomų kitoms tiekimo grandinės dalims. Šiuo pasiūlymu užpildoma esama saugumo spraga tarp įvairių transporto rūšių.

5.2. Papildoma nauda, sukurta dalyvaujant Bendrijai, pasiūlymo suderinamumas su kitomis finansinėmis priemonėmis ir galima sinergija.

Siekiant išvengti, kad dėl nacionalinių tiekimo grandinės saugumo taisyklių rinka nebūtų iš naujo padalijama į nacionalines transporto rinkas, reikia Bendrijos metodo, kuris buvo taikytas jūrų transportui, jūrų uostams, aviacijai ir oro uostams.

5.3. Pasiūlymo tikslai, numatomi rezultatai ir susiję rodikliai atsižvelgiant į valdymo pagal veiklos rūšis sistemą

Poveikio nėra, Komisija turėtų atlikti tik Sutarčių saugotojos vaidmenį.

5.4. Įgyvendinimo metodas (orientacinis)

Toliau nurodykite metodą (-us)³⁹, kurį (-iuos) pasirinkote priemonei įgyvendinti.

³⁸ 2004 m. kovo 29 d. ES Deklaracija dėl kovos su terorizmu, 7906/2004, 2004 m. kovo 29

- Centralizuotas valdymas**
 - Tiesioginis, vykdomas Komisijos
 - Netiesioginis, deleguojama:
 - Vykdomosioms agentūroms
 - Bendrijų įkurtoms įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 185 str.
 - nacionalinei (-ėms) viešojo sektoriaus įstaigai (-oms), teikiančiai (-čioms) viešąsias paslaugas
- Pasidalijamas arba decentralizuotas valdymas**
 - kartu su valstybėmis narėmis
 - kartu su trečiosiomis šalimis
- Bendras valdymas kartu su tarptautinėmis organizacijomis (nurodyti)**

Pastabos:

Nėra.

6. PRIEŽIŪRA IR VERTINIMAS

6.1. Priežiūros sistema

Komisija atliks tradicinę priežiūros darbą – bus Sutarčių saugotoja.

6.2. Vertinimas

6.2.1. *Ex-ante* vertinimas

2004 m. kovo 25 d. Europos Vadovų Tarybos deklaracijoje⁴⁰, skirtoje kovai prieš terorizmą yra nustatytas privalomas šios Komisijos iniciatyvos politinis pagrindas.

2004 metais buvo pradėtos konsultacijos. Per šias konsultacijas buvo nustatytas galimų ES priemonių tikslas, kuriuo siekiama padidinti sausumos transporto tiekimo grandinės saugumą, kuriam pritarė valstybės narės ir suinteresuotosios šalys.

Konsultacijos ir poveikio įvertinimas⁴¹ rodo, kad ES priemonės turėtų atsižvelgti į šiuos aspektus:

³⁹ Jei nurodomas daugiau nei vienas metodas, papildomą išsamią informaciją pateikti šio punkto atitinkamų komentarų skiltyje.

⁴⁰ 2004 m. kovo 29 d. ES Deklaracija dėl kovos su terorizmu, 7906/2004 2004 m. kovo 29

⁴¹ DNV Consulting, „Study on the impacts of possible legislation to improve transport security“. Išlaidos pagal 2004 m. biudžetą.

- Tiekimo grandinės saugumas – beveik neįvykdomo dalyko svarstymas. Rizika yra susijusi su krovinių, transporto priemonių ir infrastruktūros saugumu. Valstybinės valdžios institucijos niekada negalės užtikrinti visiško saugumo.
- Vis daugiau įmonių diegia savo saugumo standartus. Jų tiekimo grandinės partneriai turi prisitaikyti prie šių procedūrų. Transporto paslaugų teikėjai ir kiti tiekėjai, dirbantys daugeliui klientų, susiduria su daugybe nereikalingų, trukdančių ir daug kainuojančių vertinimų.
- Uždavinyms yra pasiekti aukščiausią įmanomą tiekimo grandinės saugumo lygį nekenkiant prekybai ir keliant minimalius administracinius reikalavimus.
- Valstybinės valdžios institucijos ir įmonės turi bendradarbiauti, kad būtų padidintas tiekimo grandinės saugumas. Pagrindinis principas yra tas, kad savanoriškumo pagrindu dalyvaujantys ir būtiniausius reikalavimus atitinkantys ūkio subjektai, kuriuos tikrina valdžios institucijos, turėtų pasinaudoti tam tikrais palengvinimais ir supaprastinimu.
- Vieningas požiūris į tiekimo grandinės saugumą sumažins Europos Sąjungoje su saugumu susijusią konkurenciją. Įmonių sertifikavimas galėtų būti viena iš galimybių.

6.2.2. Priemonės, kurių buvo imtasi atlikus tarpinį arba *ex-post* vertinimą (panašios ankstesnės veiklos patirtis)

Komisija ketina užsakyti tyrimą, kad būtų įvertintas poveikis ir priimtų priemonių veiksmingumas. Toks tyrimas turėtų būti atliktas 2010 metais, o po to – kas treji metai. Toks nuolatinis vertinimas būtinas, kad Komisija, taikydama komiteto procedūrą, galėtų pasiūlyti pakeitimų siūlomoje sistemoje, jeigu jie bus reikalingi. Kiekvieno tyrimo orientacinė kaina yra 500 000 eurų.

6.2.3. Būsimų vertinimų sąlygos ir dažnumas

Žr. 6.2.2.

7. KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Kaip apibrėžta šio reglamento 6 priede, pripažinta tiekimo grandinės saugumo organizacija turi įrodyti, kad nei ji, nei jos darbuotojai nebuvo bausti už korupciją ar sukčiavimą.

8. IŠSAMI INFORMACIJA APIE IŠTEKLIUS

8.1. Pasiūlymo tikslai, vertinant pagal finansines išlaidas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

(Nurodyti tikslų, priemonių ir rezultatų pavadinimus)	Rezultato rūšis	Vid. išlaidos	2006		2007		2008		2009		2010		2011		IŠ VISO	
			Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 1⁴²																
1 priemonė																
1 rezultatas																
2 rezultatas																
2 priemonė																
1 rezultatas																
1 tikslo tarpinė suma																
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 2¹																
1 priemonė																
1 rezultatas																
2 tikslo tarpinė suma																
VEIKLOS TIKSLAS Nr. n¹																
n tikslo tarpinė suma																
IŠ VISO IŠLAIDŲ																

⁴² Kaip apibūdinta 5.3 skirsnyje.

8.2. Administracinės išlaidos

8.2.1. Žmogiškųjų išteklių skaičius ir rūšis

Pareigų rūšis		Darbuotojai, skiriami priemonei įgyvendinti iš esamų ir (arba) papildomų išteklių (darbo vietų arba visos darbo dienos ekvivalentų skaičius)					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pareigūnai arba laikinieji darbuotojai ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AS T						
Darbuotojai, finansuojami ⁴⁴ pagal XX 01 02 str.							
Kiti darbuotojai ⁴⁵ , finansuojami pagal XX 01 04/05 str.							
IŠ VISO							

8.2.2. Užduočių, susijusių su priemone, aprašymas

Netaikytina.

8.2.3. Žmogiškųjų išteklių (numatytų teisės aktais) šaltiniai

(Pateikus daugiau kaip vieną šaltinį, nurodyti su kiekvienu šaltiniu susijusių darbo vietų skaičių)

- Šiuo metu programos valdymui skirtų darbo vietų, kurias reikia pakeisti arba pratęsti
- Darbo vietų, pagal MPS (metinę politikos strategiją)/PBP (preliminarų biudžeto projektą) iš anksto skirtų n-tiesiems metams
- Darbo vietų, kurių bus prašoma kitos MPS/PBP procedūros metu
- Darbo vietų, kurios bus perskirstytos naudojant valdymo tarnybos išteklius (vidinis perskirstymas)

⁴³ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

⁴⁴ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

⁴⁵ Kurių išlaidos įskaičiuotos į orientacinę sumą.

Darbo vietų, reikalingų n-tiesiems metams, tačiau nenumatytų tų metų MPS/PBP

8.2.4. Kitos administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą (XX 01 04/05 – Administracinės valdymo išlaidos)

Mln. eurų (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė (numeris ir pavadinimas)	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau	IŠ VISO
1 Techninė ir administracinė pagalba (įskaitant susijusias išlaidas darbuotojams)							
Vykdomosios agentūros ⁴⁶							
Kita techninė ir administracinė pagalba							
<i>intra muros</i>							
<i>extra muros</i>							
Iš viso techninei ir administracinei pagalbai							

8.2.5. Finansinės išlaidos žmogiškiesiems ištekliams ir susijusios išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą

Mln. eurų (tūkstantųjų tikslumu)

Žmogiškųjų išteklių rūšis	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai (XX 01 01)						
Darbuotojai, finansuojami pagal XX 01 02 str. (pagalbiniai darbuotojai, deleguoti nacionaliniai ekspertai, pagal sutartis dirbantys darbuotojai ir kt.) (nurodyti biudžeto eilutę)						
Iš viso žmogiškųjų išteklių ir susijusių išlaidų (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)						

Apskaičiuota – *Prireikus pateikti nuorodą į 8.2.1*

⁴⁶ Priėmimo (-u) vykdomosios (-u) agentūros (-u) reikėtų pateikti nuorodą į konkrečią finansinę teisės akto pažymą.

8.2.6. Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą

Mln. eurų (tūkstantųjų tikslumu)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	IŠ VISO
XX 01 02 11 01 – Komandiruotės							
XX 01 02 11 02 – Posėdžiai ir konferencijos							
01 02 11 03 – Privalomieji komitetai (27C730)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168
XX 01 02 11 04 – Tyrimai ir konsultacijos							
XX 01 02 11 05 – Informacinės sistemos							
2 Iš viso kitų valdymo išlaidų (XX 01 02 11)							
3 Kitos administravimui priskiriamos išlaidos (patikslinti, nurodant biudžeto eilutę)							
Iš viso administracinių išlaidų, nepriskiriamų žmogiškiesiems ištekliams ir susijusioms išlaidoms, (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168

Apskaičiuota – 3 tiekimo grandinės saugumo atstovų komiteto posėdžiai pirmaisiais metais. - 2susitikimais per kiekviena kitus metus. Numatoma kompensuoti nacionalinių ekspertų kelionės išlaidas maždaug 25 kartus, vidutiniškai skiriant 750 eurų kiekvienam ekspertui.