



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 27.2.2006
COM(2006)79 galīgā redakcija

2006/0025(COD)

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

par piegādes ķēdes aizsardzības paaugstināšanu

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanu

{SEC(2006)251}

(iesniegusi Komisija)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI, EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

par piegādes ķēdes aizsardzības paaugstināšanu

1. Transporta aizsardzības nepieciešamība
 - 1.1 Terorisms ir viens no lielākajiem draudiem demokrātijai un brīvībai. Pret kravas pārvadājumu transportu vērstu teroristu uzbrukumu risks joprojām ir augsts. Iespējamie zaudējumi cilvēku dzīvību un ekonomiskās darbības izteiksmē ir neizmērāmi un neaprēķināmi.
 - 1.2. Transporta aizsardzība kļuvusi par būtisku problēmu visā pasaulē. Tas skar Eiropas Savienību, kuras kā tirdzniecības partnera loma balstās uz efektīviem un aizsargātiem visa veida pārvadājumiem visos līmeņos. Tās tirdzniecības partneri sāk pievērst uzmanību kravas pārvadājumu aizsardzības jautājumiem. Amerikas Savienotās Valstis importam jau ir ieviesušas noteiktus aizsardzības pasākumus, kas ietekmē Eiropas piegādes ķēdes.
 - 1.3. Pēdējā laikā Eiropā ir panākti ievērojami transporta aizsardzības uzlabojumi: aviācijas un lidostu aizsardzībai ir radīta Eiropas sistēma¹, pastiprināta jūras transporta un ostu termināļu aizsardzība², un var sagaidīt, ka pēc nesen pabeigtā likumdošanas procesa attiecībā uz jūras ostu aizsardzības pasākumiem³ ievērojami uzlabosies aizsardzība visā ostas teritorijā.
 - 1.4. Komisija 2003. gadā jau norādīja uz nepieciešamību uzlabot sauszemes kravas pārvadājumu aizsardzību⁴. Pašlaik nav noteikumu, kas attiektos uz Eiropas sauszemes pārvadājumu piegādes ķēdi kopumā. Piegādes ķēde tiek definēta kā aptveroša visus pārvadājumus un ar pārvadājumiem saistītās operācijas un procesus, sākot ar ražošanas vietu un beidzot ar kravas gala mērķi.
 - 1.5. Teroristu uzbrukumu draudi ir atklājuši vājās vietas piegādes ķēdē un vajadzību rīkoties: pilsoņi vēlas redzēt, ka attiecībā uz piegādes ķēdi, no kuras atkarīga viņu ikdienas dzīve, tiks veikti aizsardzības pasākumi un komercaprindas vairs nevar ignorēt drošību, lai aizsargātu savus darbiniekus, uzņēmumus, klientus un sabiedrību pret teroristu uzbrukumiem.
 - 1.6. Lai cīnītos pret terorismu, ES valstu vadītāji aicināja “stiprināt visu transporta sistēmu veidus, ieskaitot tiesiskās struktūras uzlabošanu un preventīvo mehānismu pilnveidošanu”⁵

¹ Regula (EK) Nr. 2320/2002, OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.

² Regula (EK) Nr. 725/2004, OV L 129, 29.4.2004, 6. lpp.

³ Direktīva (EK) Nr. 65/2005, OV L310, 25.11.2005., 28. lpp.

⁴ Komisijas Paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par jūras transporta aizsardzības paaugstināšanu, KOM(2003)229 galīgais 16.05.2003., 18. lpp.

⁵ Eiropas Savienības 2004. gada 25. marta deklarācija par cīņu pret terorismu, 7906/2004, 25. marta 2004.

- 1.7. Nedarīt neko – tā nav izvēle. Tāpēc Komisija ierosina Kopienas rīcību sauszemes pārvadājumu ķēdes aizsardzības uzlabošanai, lai papildinātu pastāvošos Kopienas pārvadājumu aizsardzības noteikumus. Šis ierosinājums neattiecas uz pasažieru pārvadājumu aizsardzību, jo īpaši sabiedriskajām transporta sistēmām, kurām, ja nepieciešams, var pievērsties vēlākā etapā.
2. Pievērsties piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanai
 - 2.1. Ņemot vērā neatliekamas rīcības nepieciešamību un Eiropadomes secinājumus, Komisija iesniedz šo paziņojumu un likumdošanas ierosinājumu par piegādes ķēdes aizsardzības paaugstināšanu.
 - 2.2. Paziņojumā izklāstīta svarīgākā informācija par kravas pārvadājumu aizsardzību, kas jāņem vērā jebkurā iniciatīvā šajā jomā. Tajā apskatītas zināmu izvēļu priekšrocības un trūkumi, kā arī iemesli, kāpēc ierosinātais likumdošanas pasākums ir vispraktiskākā un mērķtiecīgākā pieeja, lai uzlabotu Eiropas kravas pārvadājumu aizsardzību.
 - 2.3 Priekšlikuma mērķis ir uzlabot piegādes ķēdes aizsardzību, lai nodrošinātu lielāku visa Eiropas kravas pārvadājumu aizsardzību pret iespējamiem teroristu uzbrukumiem.
 - 2.4. Kopienas priekšlikuma uzdevumi ir:
 - uzlabot aizsardzības līmeni visā piegādes ķēdē, netraucējot brīvu tirdzniecības plūsmu;
 - izveidot kopīgas sistemātiskas Eiropas pieejas sistēmu, nekaitējot kopējam pārvadājumu tirgum un pastāvošajiem aizsardzības pasākumiem;
 - izvairīties no nevajadzīgām administratīvām procedūrām un nastām Eiropas un valstu līmenī.
 - 2.5. Komisijas ierosinātais pasākums:
 - izveidot obligātu sistēmu, kas prasītu dalībvalstīm radīt aizsargātības (“aizsargāta operatora”) kvalitātes zīmi, ko varētu piešķirt piegādes ķēdes operatoriem, kas atbilst Eiropas obligātajiem aizsardzības līmeņiem, tādējādi ļaujot šo zīmi savstarpēji atzīt iekšējā tirgū;
 - noteikumos, kas obligāti dalībvalstīm, ieviest brīvprātīgu sistēmu, saskaņā ar kuru piegādes ķēdes operatori uzlabo savas darbības rādītājus apmaiņā pret pamudinājumu;
 - padarīt piegādes ķēdes operatorus atbildīgus par saviem Eiropas kravas pārvadājumu aizsardzības rādītājiem;
 - ļaut “aizsargātiem operatoriem” gūt labumu no atvieglojumiem, ja tiek veiktas drošības pārbaudes, un aizsardzības jomā pozitīvā veidā izcēlies konkurentu starpā, dodot tiem komerciālas un konkurētspēju [veicinošas] priekšrocības;

- izmantojot komitejas procedūru, ļaut regulāri atjaunot un uzlabot aizsardzības prasības, ieskaitot atzītas starptautiskas prasības un standartus.

3. Galvenie jautājumi un Komisijas atbildes

Kāds aizsardzības līmenis nepieciešams?

- 3.1 Daudzu piegādes ķēžu diviem galvenajiem savienojumiem, proti, gaisa transports kopā ar lidostām un jūras transports ar jūras ostām, noteikumu un pasākumu veidā ir izveidoti stingri aizsardzības līmeņi ar sīki izklāstītām, juridiski saistošām specifikācijām un pārbaudēm. Līdzīga pieeja pārējiem piegādes ķēdes savienojumiem bez šaubām uzlabotu visas piegādes ķēdes aizsardzību.
- 3.2. Tomēr, salīdzinot jūras un gaisa pārvadājumus ar piegādes ķēdi kopumā, atklājas būtiskas atšķirības. Jūras un gaisa pārvadājumu tirgum raksturīgs ierobežots operatoru skaits, kas turklāt darbojas ģeogrāfiski ierobežotās un noteiktās kontrolējamās teritorijās. Viņi ir pieraduši pie aizsardzības pasākumiem.
- 3.3. Sauszemes pārvadājumu piegādes ķēdei kopumā ir diezgan atšķirīgi apjomi. Vairāk nekā pusmiljons⁶ uzņēmumu ir iesaistīti transporta un ar to saistītos pakalpojumos vien, sākot ar lieliem starptautiskiem līdz nelieliem apkalpojošiem uzņēmumiem, kas sakņojas lielā kultūras un komercdarbības vides dažādībā. Tie aptver visu Kopienību. Vairumam pašlaik nav aizsardzības vadības, un parasti aizsardzības līmeņi tikai sāk veidoties.
- 3.4. Jāpalielina visu ES iekšējā piegādes ķēdē iesaistīto dalībnieku izpratne par aizsardzību. Atkarībā no pārvadātajām precēm jānosaka operatora vieta ķēdē un infrastruktūras ievainojamība, kā arī nepieciešamais aizsardzības līmenis. Strikti normatīvi jauni aizsardzības pasākumi visiem operatoriem novestu pie visas piegādes ķēdes sabrukuma. Tomēr arvien lielāks skaits uzņēmumu nosaka savus aizsardzības vadības standartus ne tikai, lai aizsargātu savu darbību un zīmolu, bet arī kā instrumentu partneru izvēlei piegādes ķēdē.
- 3.5. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, praktiski nav iespējams vienā visaptverošā procesā noteikt aizsardzības noteikumus un pasākumus visai sauszemes pārvadājumu piegādes ķēdei, kas būtu salīdzināmi ar tiem, kas pastāv gaisa un jūras pārvadājumiem. Tā vietā daudz praktiskāk ir izveidot obligātu aizsardzības prasību struktūru, ko pakāpeniski var pilnveidot līdz ar tehnoloģisko progresu un riska attīstību, lai nodrošinātu apmierinošus aizsardzības līmeņus darba vidē.

Aizsardzības noteikumi tikai kravai konteineros?

- 3.6. Ir atzīts, ka vairums pašreizējo iniciatīvu un pārrunu gan valsts un starptautiskā līmenī, gan noteiktu uzņēmumu līmenī tiek vērsta uz jauktiem pārvadājumiem konteineros. Tas ir saprotams, ņemot vērā bažas, ka konteinerus varētu ļaunprātīgi izmantot teroristu ieroču kontrabandai vai pat kā ķīmisku, bioloģisku vai radioaktīvu ieroču piegādes līdzekli.

⁶ Aprēķini saskaņā ar ES enerģija un transports skaitļos, statistikas uzziņu grāmata 2004, 3.1.12. iedaļa. Šajā skaitlī (attiecībā uz ES-25) nav iekļauti preču ražotāji, kas ir piegādes ķēdes sākumā. Tos iekļaujot, veidotos kopsūmā līdz apmēram 4,7 miljoniem uzņēmumu šajā piegādes ķēdē.

- 3.7. Tomēr konteineri nav vienīgie potenciālie mērķi. Eiropas iekšējā tirdzniecība balstās uz dažādām kravas vienībām, kas visas ir tikpat jutīgas pret teroristu iejaukšanos. Tādas pašas bažas patiesībā attiecas uz visa veida kravu pārvadājumiem, kas vienā vai otrā veidā pakļauti ļaunprātīgas izmantošanas riskam.

Aizsardzības noteikumi noteiktās jomās vai visai piegādes ķēdei?

- 3.8. Ir vilinoši koncentrēt pūles uz piegādes ķēdes aizsardzības līmeņa uzlabošanu skaidri noteiktās ierobežota skaita galvenajās jomās: tiek izstrādātas ierīces, lai padarītu zīmogus izturīgākus pret uzlaušanu, lielākā daļu loģistikas centru ir pastiprinājuši piekļuves noteikumus un daudzi operatori ir ieviesuši darbinieku biogrāfijas pārbaudes un identitātes kartes. Riska apzināšanās pieaug.
- 3.9. Visi šie uzlabojumi ir apsveicami. Bet to vēriens ir ierobežots un tie nepiedāvā sistemātisku pieeju piegādes ķēdei, kāda vajadzīga, lai reaģētu uz potenciālajiem terorisma draudiem vai uzbrukumiem tik ātri un efektīvi, cik iespējams.
- 3.10. Piegādes ķēdi veido vairākas operācijas, sākot ar ražošanas vietu un beidzot ar kravas piegādes galamērķi, kā arī procesi, kas to pavada. Šīs operācijas ir savstarpēji atkarīgas, tāpat kā operatori, kas tās veic. Lai nodrošinātu augstu aizsardzības līmeni visā piegādes ķēdē, jāapvieno visi atsevišķie elementi, ieskaitot informācijas plūsmas.
- 3.11. Tomēr, uzlabojot aizsardzību stingri noteiktās galvenajās jomās, pastāv risks zaudēt tās ietekmi, to darot atsevišķi. Piemēram, drošu zīmogu ieviešana maz kalpos noderīgiem mērķiem, ja netiks apvienota ar atbilstošiem uzlabojumiem, piemēram, personāla attieksmē pret aizsardzību. Patiešām, daudzu operatoru piegādes ķēdes pilnīgi aizsargāta daļa, kurā noteiktam aizsardzības elementam ir sevišķi svarīga nozīme, nedos labumu aizsardzības ziņā, ja citai piegādes ķēdes daļai ar citiem aizsardzības elementiem ļaus palikt neaizsargātai. Starptautiskā līmenī tiek atzītas tikai izveidotas, aizsargātas piegādes ķēdes. Lai reaģētu uz operatoru un piegādes ķēžu specifiku, vajadzīgi labi piemēroti pasākumi lielam skaitam īpašu aizsardzības elementu.
- 3.12. Ņemot vērā iepriekšminēto, par piemērotāko tiek uzskatīts koncentrēties uz Kopienas piegādes ķēdes aizsardzības sistēmas izveidošanu tā vietā, lai izvēlētos “ielāpu likšanas” pieeju. Šī izvēle nekādā ziņā nekaitē sīki izstrādātām obligātām prasībām visā Kopienā vai pat precīzi izstrādātiem noteikumiem noteiktās jomās. Kā tiks paskaidrots tālāk, sistēmā šādas obligātas prasības un, kur vajadzīgs, īpaši tehniskie noteikumi jāattiecina uz visiem atsevišķiem piegādes ķēdes savienojumiem. Visos gadījumos sistēmai tomēr jāļauj veikt regulārus, vienkāršus uzlabojumus.
- 3.13. Sistēma piedāvātu ieteikumus operatoriem, kas bieži veic ievērojamas investīcijas savas aizsardzības uzlabošanai.

Kam jābūt atbildīgam par aizsardzību?

- 3.14. Jānosaka, vai par visas piegādes ķēdes aizsardzību jāatbild vienam no iesaistītajiem operatoriem, vai arī par aizsardzību savā piegādes ķēdes daļā atbild katrs operators. Šis jautājums ir būtisks, jo piegādes ķēde sastāv no ievērojama skaita operatoru.

- 3.15. Piegādes ķēde parasti sākas ražošanas vietā ar sagatavošanos nosūtīšanai. Sūtījumi var tikt iekrauti konteineros vai iesaiņoti citādi. Tos var paņemt ražošanas vietā, lai pārvadātu ar vienu [transporta] veidu līdz galamērķim. Tos var nogādāt uz noliktavām, glabāšanas vietām vai iekšzemes termināļiem, kur tiem var mainīt [transporta] veidus. Operācijā var iesaistīt kravas pārvadāšanas aģentūras, aģentus vai brokerus. Katru savienojumu piegādes ķēdē pavada bieži vien sarežģīti informācijas procesi.
- 3.16. Ir vilinoši uzlikt atbildību par visas piegādes ķēdes aizsardzību vienam operatoram. Tas būtu vienkārši. Bet tas neatspoguļotu tirgus realitāti. Pastāv liela varbūtība, ka specializēti ražotāji, pateicoties savam lielumam un darbības veidam veic [visas] vai vismaz pilnībā kontrolē pārvadājumu operācijas. Varētu viegli noteikt viņu atbildību par visas piegādes ķēdes aizsardzību.
- 3.17. Tomēr parastos komercdarbības apstākļos preču ražotājs neveic pilnībā visas pārvadāšanas operācijas. To dara specializēti uzņēmumi: dzelzceļa [pārvadājumu] uzņēmumi ir viens no tādiem piemēriem. Patiešām, ražotāji bieži nezina, un viņiem pat nav vajadzības zināt, kurš operators pārvadā viņu preces un ar kādiem [transporta] līdzekļiem. Tie paši apsvērumi attiecas uz citiem operatoriem piegādes ķēdē. Viņi var kontrolēt vairāk nekā vienu savienojumu ķēdē, vai pat – gan retāk – visu ķēdi, izņemot pirmo etapu ražošanas vietā. Viņu atbildība līdz ar to jāattiecina uz vairāk nekā vienu etapu.
- 3.18. Šīs tirgus realitātes norāda uz vienīgo praktisko secinājumu: katrs ikviena savienojuma operators piegādes ķēdē uzņemas atbildību par savu – bet tikai pats par savu – darbību aizsardzību. Atsevišķi aizsardzības pasākumi kopā veido visas ķēdes aizsardzību.
- 3.19. Analizējot piegādes ķēdi, var izdalīt četras darbības grupas, no kurām katrai ir savas ar aizsardzību saistītas īpašības:
- preču sagatavošana nosūtīšanai un kravas nosūtīšana no ražošanas vietas;
 - preču pārvadāšana;
 - preču pārsūtīšana [ekspeditora darbs];
 - uzglabāšana noliktavā, glabāšana [novietnē] un iekšzemes termināļu operācijas.

Kā pastāvošās ES koncepcijas var izmantot piegādes ķēdes aizsardzības paaugstināšanai?

- 3.20. Kopienas muitas noteikumos⁷ izmantota “atzītā komersanta” koncepcija. Operatoriem, kas atbilst noteiktiem uzticamības kritērijiem, var piešķirt “atzītā komersanta” statusu, kas ļauj tiem gūt labumu no atvieglojumiem attiecībā uz aizsardzību un ar aizsardzību saistītām muitas pārbaudēm un/vai muitas noteikumos paredzētiem vienkāršojumiem. Pēdējam ir īpaša komerciāla vērtība operatoriem, kuri tad var kontrolēt savu materiālu plūsmu atbilstoši savām vajadzībām.

⁷ Regula (EK) Nr. 648/2005, OV L 117, 4.5.2005., 13. lpp.

- 3.21. Saskaņā ar Kopienas regulu par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā⁸ “pilnvarots pārstāvis” vai gaisa pārvadātājs var atzīt “zināmo nosūtītāju”, ja pēdējais atbilst noteiktiem ar aizsardzību saistītiem kritērijiem. Tā rezultātā noteiktas drošības pārbaudes nav jāpiemēro kravām, kas saņemtas no “zināma nosūtītāja”.
- 3.22. Abi principi balstīti uz pamatprincipa, ka operatori, kas brīvprātīgi ievēro noteiktas prasības un kurus stingri pārbaudījušas iestādes, var gūt labumu no zināmiem atvieglojumiem. Tas tiek regulāri pārbaudīts. Tā pati koncepcija ar atbilstošām izmaiņām kalpo par pamatu piegādes ķēdes aizsardzībai “aizsargāta operatora” veidā.
- 3.23. Noteiktas obligātās prasības jānosaka operatoriem, kas iesaistīti četrās darbības grupās:
- preču sagatavošana nosūtīšanai un kravas nosūtīšana no ražošanas vietas;
 - preču pārvadāšana;
 - preču pārsūtīšana [ekspeditora darbs];
 - uzglabāšana noliktavā, glabāšana [novietnē] un iekšzemes termināļu operācijas.
- 3.24. Dalībvalstīs izveidota “aizsargāta operatora” sistēma ļautu operatoriem piegādes ķēdē pierādīt savu atbilstību obligātajām aizsardzības prasībām. “Aizsargāta operatora” statuss tiktu piešķirts operatoriem, kas atzīti par prasībām atbilstošiem. Šajā nolūkā dalībvalstis var izmantot pastāvošās sistēmas vai procedūras, vai vēlēties radīt sistēmu, kas īpaši paredzēta piegādes ķēdes aizsardzībai. Ieviešanai būs vajadzīga pārbaude; šeit nevar uzticēties bez pārbaudīšanas.
- 3.25. Tā kā nav iespējams ļoti lielam operatoru skaitam piegādes ķēdē ieviest noteiktas obligātās prasības un dalībvalstīm nodrošināt, lai ieviešanu atbilstoši pārbaudītu, ieviešana notiks brīvprātīgi. Neviena operators nebūs spiests pievienoties “aizsargāta operatora” sistēmai.
- 3.26. Lai saglabātu kopējā tirgus integritāti, katrai dalībvalstij būs jāatzīst “aizsargāta operatora” statuss, ko piešķirusi otra dalībvalsts, ja “aizsargāts operators” veic komercdarbību tās teritorijā.
- 3.27. Kur attaisnojams, dalībvalstis var nolemt ierobežot piekļuvi iekārtām un infrastruktūrai tikai “aizsargātiem operatoriem”.

Kādas priekšrocības piedāvā “aizsargāta operatora” sistēma?

- 3.28. Veiksmīga “aizsargāta operatora” sistēmas ieviešana ir atkarīga no praktiskām materiālām priekšrocībām iestādēm un tiem operatoriem, kas izvēlas veikt finansiālus ieguldījumus:

3.28.1. Valsts resursu izmantošana: iestādes, kas atbildīgas par aizsardzību, varētu koncentrēt savus kontroles resursus uz tiem operatoriem, kas nepiedalās sistēmā, tomēr nezaudējot savas tiesības, kur pamatoti, pārbaudīt “aizsargātos operatorus”.

⁸ Regula (EK) Nr. 2320/2002, OV L 355, 30.12.2002. 1. lpp.

Tāda pati pieeja izrādījusi veiksmīga, kad to izmantoja muitas iestādes saviem “atzītajiem komersantiem”. Nav pamata uzskatīt, ka aizsardzības iestādes negūtu labumu no iespējas labāk koncentrēt savu darbu.

3.28.2. Eiropas mērogā koordinēta aizsardzības kustība. Iestādes pirmo reizi varēs pievērsties Eiropas mēroga piegādes ķēdes aizsardzības iniciatīvām, pamatojoties uz kopīgu izpratni, kopīgiem mērķiem un kopīgiem kritērijiem.

3.28.3. Savietojamība ar aizsargātu jūras un gaisa transportu. Lidostas un jūras ostas, ieskaitot ostu iekārtas, kas pakļautas stingriem Kopienas aizsardzības noteikumiem, var būt pārliecinātas, ka krava, kas ienāk to robežās no “aizsargātu operatoru” ķēdes, ir tikusi atbilstoši nodrošināta visā ķēdē. Šādiem operatoriem jādod atvieglots režīms, piemēram, dodot pilnvaras izmantot “paātrinātas apkalpošanas režīmu”.

3.28.4. Eiropas mēroga atzīšana. Valsts iestādes piešķirta “aizsargāta operatora” statusa atzīšana Eiropas mērogā ir izdevīga operatoriem un dalībvalstīm: operatori gūs labumu no atzīšanas visā ES. Dalībvalstis varēs paļauties uz citu dalībvalstu piešķirto statusu, zinot, ka tas piešķirts, balstoties uz vienotiem Eiropas noteikumiem, piemērojot vienojoties noteiktas Eiropas obligātās aizsardzības prasības.

3.28.5. Iekļaušanās globālajā piegādes ķēdes aizsardzības sistēmā. Par eksporta un importa aizsardzības pārbaudi uz ārējām robežām atbildīgās muitas iestādes ar salīdzināmiem aizsardzības noteikumiem atzīs savā “atzīto komersantu” sistēmā “aizsargāta operatora” statusu, ko piešķirusi piegādes ķēdes aizsardzības iestāde. Piegādes ķēdes aizsardzības iestāde rīkosies tāpat ar “atzīto komersantu”. Pašreizējais muitas iestāžu darbs un saskaņā ar priekšlikumu šim paziņojumam pievienotie nosacījumi, tos īstenojot, radīs savietojamību un savstarpēju atzīšanu. “Aizsargāta operatora” sistēma ļaus Eiropas eksportētājiem gūt labumu no pašreizējām ASV importa atvieglojumu sistēmām, bet arī paredz starptautiskas izmaiņas. Patiesībā Eiropas sistēma var kļūt par modeli Pasaules Muitas organizācijas izstrādāto ieteikumu par globālās piegādes ķēdes aizsardzību ātrai ieviešanai visā pasaulē.

3.28.6. Uzņēmumu aizsardzības rādītāji. “Aizsargāts operators” var demonstrēt saviem klientiem un partneriem piegādes ķēdē spēju nodrošināt, lai piegādes ķēdē nebūtu ar aizsardzību saistītu pārkāpumu. Tam būs vieglāk atrast atbildīgus komercdarbības partnerus, kas apzinās aizsardzības nozīmi, par sliktu citiem, kas nedomā par aizsardzību.

3.28.7. Komercedarbības efektivitāte un elastība. Pieredze līdzīgās jomās vedina secināt, ka operatori var iegūt labumu, piedaloties “aizsargāta operatora” sistēmā. Vispāratzīts, ka CSI sistēmas (ASV Konteineru aizsardzības iniciatīva) ieviešana jūras pārvadājumos, lai gan tā netika īpaši radīta, lai no tās gūtu labumu operatori, devusi vairākus pozitīvus komerciālus blakusefektus, jo īpaši labākas darba sistēmas un labāku transporta un citu procesu kontroli un prognozējamību, kā arī apstrādes termiņus, uz kuriem var vairāk paļauties, un samazinātus zaudējumus zādzību dēļ.

Tendences nesen publicētā pētījumā⁹ norāda, ka zināms skaits izmaksu nosacījumu gan transporta pārvadājumu ķēdē, gan iesaistītajos uzņēmumos vairākās jomās no uzlabotas aizsardzības pasākumiem iegūtu pozitīvus papildu ieguvumus.

Vai nepieciešama Kopienas struktūra?

- 3.29. Dalībvalstis vēlas būt pārliecinātas, ka vienādas obligātās aizsardzības prasības piemēro visās dalībvalstīs un tās tiek efektīvi ieviestas. Visbeidzot, ņemot vērā piegādes ķēdes operatoriem kopīgo tirgu, katras valsts iestādes sadursies ar operatoriem, kuriem piešķirts “aizsargāta operatora” statuss citā dalībvalstī un kurš sagaida, ka tam tiks ļauts izmantot atvieglojumus, kas piešķirti šīs valsts operatoriem. Valsts iestādēm jāpaļaujas uz vienotu noteikumu ieviešanu visā Eiropā.
- 3.30. Lai gan procentuāli liela daļa no pārvadājumu operācijām vienmēr būs ierobežota ar ES ģeogrāfiskajām robežām, ievērojama daļa iesaista arī citas Eiropas valstis vai valstis ārpus Eiropas. Pārveidojumi nolūkā uzlabot piegādes ķēdes aizsardzību jau ir uzsākti valstīs ārpus ES. Lai gan ārējā dimensija noteikti iesaistīs abu tirdzniecības partneru muitas iestādes, valsts aizsardzības sistēmas neizbēgami tiks pakļautas rūpīgai pārbaudei. Vienota Eiropas sistēma, ieviešot to pēc iespējas ātrāk, varētu ievērojami ietekmēt uzlabojumus valstīs ārpus ES un noteikti vairāk, nekā nesakārtota nacionālo noteikumu “lāpīšana”.
- 3.31. Piegādes ķēdes aizsardzības globālie aspekti rada nepieciešamību pēc Kopienas sistēmas.

4. Secinājums

Komisija uzskata, ka ir jāšper pirmais solis uz visas piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanu. Ņemot vērā tirgus lielumu un komplicētību, vispiemērotākais rīcības virziens ir brīvprātīga, bet kontrolēta sistēma sauszemes pārvadājumu piegādes ķēdes aizsardzībai.

Sistēma veicinās savietojamību starp dažādiem transporta un operatoru veidiem, tādējādi kopumā uzlabojot aizsardzību visā piegādes ķēdē. “Paātrinātas apkalpošanas režīms” var stimulēt valsts iestādes uzlabot sadarbību starp dažādām administratīvām institūcijām un nozari, tādējādi samazinot administratīvo slogu.

Sistēma jāizstrādā un to var tālāk uzlabot pēc laika atbilstīgi novērtētajiem ar aizsardzību saistītajiem riskiem un līmenim, kādā to pieņem komerciālie operatori. Tas rosinās piegādes ķēdes operatorus ieviest jaunus aizsardzības vadības līdzekļus un uzlabot pastāvošos saskaņā ar noteiktajām obligātajām prasībām.

Brīvprātības elements balstās uz praktiskām priekšrocībām drošības pārbaudēs, ieskaitot tās, ko veic muita. Tas veicina novatoriskus pasākumus un ļauj dalībniekiem uzlabot savu konkurētspēju.

⁹ T.i.: James B. Rice, Jr. and Philip W. Spayd, ‘Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits’, May 2005 (Massachusetts Institute of Technology) and Hau L. Lee and Seungjin Whang, ‘Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management’, International Journal of Production Economics, 2004

Ierosinājums neizslēdz stingrus pasākumus, ja pierādās, ka tirgus nepieņem ierosināto pieeju.

Tiesību aktu līmenī ir pievienots ierosinājums par Regulu.

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. Priekšlikuma konteksts

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

ES Padome par galveno jomu cīņā pret terorismu izvirzīja transportu. Tāpēc tā aicināja “stiprināt visus transporta sistēmu veidus, ieskaitot tiesiskās struktūras uzlabošanu un preventīvo mehānismu pilnveidošanu¹⁰”. Šis priekšlikums ir reakcija uz norādītajām vajadzībām un Padomes prasību.

• Vispārīgais konteksts

Nesen Eiropā ir veikti ievērojami transporta aizsardzības uzlabojumi: aviācijas un lidostu aizsardzībai ir radīta Eiropas sistēma¹¹; ir pastiprināta jūras transporta¹² un ostu aizsargātības¹³.

Pašlaik nav noteikumu, kas attiektos uz visu Kopienas sauszemes pārvadājumu piegādes ķēdi, kas tiek definēta kā aptveroša visus pārvadājumus un ar pārvadājumiem saistītās operācijas un procesus, sākot ar ražošanas vietu un beidzot ar kravas galamērķi.

• Priekšlikuma jomā pastāvošie noteikumi

Priekšlikuma jomā pastāvošu noteikumu nav.

• Atbilstība citiem Eiropas Savienības politikas virzieniem un mērķiem

Priekšlikums ir saistīts ar esošajiem tiesību aktiem transporta aizsardzības jomā. Tas ir pilnībā saderīgs ar muitas pasākumiem transporta aizsardzības paaugstināšanai uz ārējām robežām, un atbalsta Lisabonas stratēģijas mērķus.

2. Apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm un ietekmes novērtējums

• Apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm

Apspriešanās metodes, galvenās mērķa nozares un īss vispārīgs respondentu apraksts

Ar pārvadājumos un aizsardzībā īpaši ieinteresētām dalībvalstīm, transporta apvienībām, arodbiedrībām un citām apvienībām, piemēram, tirdzniecības apvienībām, 2003. gada decembrī apspriedās, izmantojot aptaujas pētījumu. Respondenti pārstāv vairākas pārvadājumu aizsardzībā tieši vai netieši ieinteresētas nozares.

Atklāta apspriešanās no 2003. gada 23. decembra līdz 2004. gada 27. februārim noritēja ar interneta starpniecību. Komisija saņēma 65 atbildes. Rezultāti ir pieejami tīmekļa vietnē: http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm

¹⁰ Eiropas Savienības 2004. gada 25. marta deklarācija par cīņu pret terorismu, 7906/2004, 29. marta 2004.

¹¹ Regula (EK) Nr. 2320/2002, OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.

¹² Regula (EK) Nr. 725/2004, OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.

¹³ Direktīva (EK) Nr. 65/2005, OV L 310, 25.11.2005., 28. lpp.

Atklātajai apspriedei ar interneta starpniecību 2004. gadā un 2005. gada pirmajā pusē sekoja turpmākas konsultācijas ar dalībvalstīm un nozari.

Atbilžu apkopojums un kā tās ņemtas vērā

Apspriešanās procesā gūtos galvenos secinājumus var apkopot šādi:

- 1) piegādes ķēdes aizsargātība kļuvusi par nopietnu jautājumu, kas jārisina;
- 2) varbūtējie ES aizsardzības pasākumi jākoncentrē drīzāk uz terorismu, nekā noziedzību kopumā;
- 3) svarīgs ir riska novērtējums un tas jāturpina pētīt;
- 4) vidējā termiņā nav lielu garantiju panākt absolūtu aizsargātību;
- 5) pasākumos jāņem vērā tirgus realitāte;
- 6) jebkādiem pasākumiem jābūt ES mēroga pasākumiem, lai izvairītos no tirgus izkropļojumiem un, ja iespējams, piemērotiem visiem transporta veidiem;
- 7) tika ieteikta brīvprātīga sistēma, piem., “pilnvarota pārstāvja” un “zināma nosūtītāja” sistēma;

Galvenie secinājumi atbilst Komisijas nostājai cīņā pret terorismu¹⁴ un veido Komisijas priekšlikuma pamatu.

• **Zināšanu apkopošana un izmantojums**

Komisija saņēma ekspertu ieteikumus no dažādiem avotiem: operatoriem, uzņēmumu pārstāvjiem, aizsardzības un transporta speciālistiem, kā arī dalībvalstu iestādēm.

• **Ietekmes novērtējums**

Tika izpētītas alternatīvas izvēles. Piedāvājot vislabāko cenu, plaša vēriena ārējā pētījumā “Iespējamo Eiropas tiesību aktu ietekme uz transporta aizsardzības uzlabošanu” tika noteikti priekšlikuma pamatprincipi. Pētījums ir pieejams tīmekļa vietnē http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_im_pact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks

Dalībvalstis

Priekšlikums dalībvalstīm uzliek par pienākumu izveidot valsts sistēmu “aizsargāta operatora” statusa piešķiršanai pretendentiem operatoriem, kas atbilst obligātajām prasībām. Dalībvalstis var vai nu izveidot jaunu drošības un aizsardzības sistēmu, vai izmantot pastāvošās. Lai gan valsts sistēmas radīšana prasīs finanšu līdzekļus, varētu būt iespēja izmantot sinerģiju ar pastāvošiem aizsardzības pasākumiem. Priekšlikums ļauj valsts iestādēm izmantot sistēmas, kas neiesaista papildu izmaksas.

¹⁴ Skat. piezīmes 7, 9, 10, 11 un 12

Nozares

Priekšlikumā nav piegādes ķēdes operatoriem obligātu pasākumu. Ierosinātā “aizsargāta operatora” sistēma ir brīvprātīga, tās izmantotāji var sagaidīt labumu no muitas drošības kontroles atvieglojumiem un vienkāršojumiem, kā arī parādīt sevi kā operatorus, kas nodrošina augstus aizsardzības standartus piegādes ķēdes partneriem, kuri prasa ievērot šādus standartus. Citi operatori, kas uzskata, ka viņu darbība neprasa ievērot augstus aizsardzības standartus, var izlemt nepiedalīties jaunajā sistēmā.

Komisija

Nekāda, izņemot tās kā “Līgumu sarga” pienākumus.

3. Priekšlikuma juridiskie elementi

• Ierosinātās darbības kopsavilkums

Komisija ierosina Eiropas Parlamentam un Padomei pēc iespējas ātrāk pieņemt šo regulu par piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanu. Priekšlikums papildina citus jau pastāvošos transporta aizsardzības pasākumus.

Pasākumos, kas nepieciešami sauszemes pārvadājumu piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanai, tiktu ievēroti šādi principi:

- piegādes ķēdes aizsardzībai vajadzīga aktīva partnerība aizsardzības jomā starp dalībvalsts iestādēm un nozari;
- piegādes ķēdes aizsardzība papildina transporta pārvadājumu aizsardzības pasākumus, kas jau pastāv aviācijas un jūras pārvadājumu jomās, ieskaitot lidostas un jūras ostas;
- pienākums dalībvalstīm piegādes ķēdes aizsardzības paaugstināšanai izveidot saderīgas valsts sistēmas;
- operatoriem brīvprātīga sistēma, kas nosaka obligātās prasības, kuras četrās noteiktās piegādes ķēdes operāciju kategorijās jāievēro operatoriem, lai tiem piešķirtu “aizsargāta operatora” statusu;
- “aizsargātiem operatoriem” jāgūst labums no muitas drošības kontroles “paātrinātas apkalpošanas režīma” atvieglojumiem un vienkāršojumiem, un tiem būtu labāka reputācija savu tirgus partneru vidū;
- “aizsargāta operatora” statusa piešķiršanai dalībvalstīm jāizrauga par piegādes ķēdes aizsardzību atbildīga iestāde. Tās šim nolūkam var izraudzīt atzītas piegādes ķēdes aizsardzības organizācijas, ar noteikumu, ka tās atbilst zināmiem īpašiem nosacījumiem;
- dalībvalstīm jāieceļ valsts koordinācijas centrs, kas veiktu vajadzīgo saziņu gan ar citām dalībvalstīm, gan Komisiju;
- “aizsargāta operatora” statusu, ko piešķir iestādes vienā dalībvalstī, atzīs iestādes citās dalībvalstīs;
- ir noteikta procedūra noteikumu pielāgošanai tehniskām izmaiņām.

- **Juridiskais pamats**

Līguma 71. pants un 80. panta 2. punkts.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes princips piemērojams tiktāl, ciktāl uz priekšlikumu neattiecas Kopienas īpašā kompetence. Priekšlikuma mērķus dalībvalstis nevar veiksmīgi sasniegt šādu iemeslu dēļ:

- lai efektīvi cīnītos ar transnacionālā terorisma briesmām, nepieciešami kopēji noteikumi, ieskaitot kopīgu sistēmu;
- ar Līguma četrām brīvībām saderīga kopēja transporta tirgus izveidošanai vajadzīga kopīga Eiropas pieeja piegādes ķēdes aizsardzībai. Liels dažādu valsts piegādes ķēdes sistēmu skaits radītu iekšējo robežu atjaunošanās risku;
- vienas vai vairāku dalībvalstu uzsāktas atsevišķas iniciatīvas, kas noteikti radītu atšķirīgus aizsardzības līmeņus dalībvalstīs, Eiropas tirdzniecības partneri nenovēršami interpretētu kā nevēlēšanos pievērsties aizsardzības jautājumiem vai tiktu izmantotas, lai nostādītu vienu dalībvalsti pret otru;

Kopienas rīcība labāk sasniegs priekšlikuma mērķus. Eiropas mēroga sistēma ar vienādām obligātajām prasībām visiem operatoriem no visām dalībvalstīm saglabās kopīgu pieeju piegādes ķēdes aizsardzībai un novērsīs to, ka atjaunojas atsevišķu valstu regulēta piegādes ķēdes aizsardzība.

Šis priekšlikums ir ierobežots – tiktāl, ciktāl tas nepieciešams Kopienas mēroga sistēmai:

- vienāda, visām dalībvalstīm obligāta pieeja, lai izveidotu Kopienas sistēmu, kas vajadzīga, lai nodrošinātu pastāvīgu pārvadājumu tirgus darbību, un brīvprātīgu operatoriem, bet skaidri norādot uz nepieciešamību visiem piegādes ķēdes operatoriem uzlabot aizsardzības vadību;
- kopīgas obligātās aizsardzības prasības operatoru grupām, kas darbojas sauszemes pārvadājumu piegādes ķēdē; savstarpēja “aizsargāta operatora” statusa atzīšana, tādējādi ļaujot visiem “aizsargātiem operatoriem” gūt labumu no atvieglojumiem un vienkāršojumiem valsts līmenī un izvairoties no diskriminācijas riska;
- sistēma, kas papildina pastāvošos Kopienas muitas noteikumus un pilnveidojama, ņemot vērā starptautiskās izmaiņas, piemēram, standartizācijā.

Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šādu iemeslu dēļ:

- priekšlikums ir balstīts uz piegādes ķēdes realitāti. Tajā nav liela mēroga normatīvu pasākumu, kurus dalībvalstīm ieviest un kontrolēt būtu ārkārtīgi grūti, ja ne neiespējami. Tā vietā operatori tiek aicināti investēt piegādes ķēdes aizsardzībā, zinot, ka viņu investīcijas ir saskaņā ar vienotām Eiropas mēroga prasībām un piedāvā brīvprātīgajiem ar

aizsardzību saistītas kontroles atvieglojumus un iespējamo procedūru barjeru vienkāršojumus;

- dalībvalstis ar Padomes palīdzību ir izpratušas nepieciešamību uzlabot piegādes ķēdes aizsardzību;
- dalībvalstis var samazināt izmaksas līdz minimumam. Dalībvalstīm būtu jāizveido sistēma “aizsargāta operatora” statusa piešķiršanai, tomēr šajā nolūkā tās varētu balstīties uz jau pastāvošiem sauszemes pārvadājumu drošības un muitas modeļiem. Tās var meklēt praktisku palīdzību no atzītām piegādes ķēdes aizsardzības organizācijām. Tās varētu vēlēties nolemt padarīt statusa piešķiršanas procedūru vietējām iestādēm par tādu, kas neiesaistītu papildu izmaksas. Reģionālās un vietējās iestādes netiks iesaistītas, ja vien dalībvalsts neizlemj citādi.

Izmaksas Kopienai ir nenozīmīgas: Komisijai būtu tikai jāpilda savi “Līguma sarga” pienākumi. Operatori, kas vēlēties investēt aizsardzības pasākumos, zinās, ka viņu investīcijas atbilst Kopienas mēroga prasībām. Nesen publicētā pētījumā tendences norāda, ka vairāki izmaksu nosacījumi gan pārvadājumu ķēdē, gan tajā iesaistītajiem uzņēmumiem no uzlabotiem aizsardzības pasākumiem radītu netiešu labumu.

- **Instrumentu izvēle**

Ierosinātais instruments: Regula. Citi līdzekļi nebūtu atbilstoši šādu iemeslu dēļ:

Tika izteikti apsvērumi, kāpēc Komisijai būtu jāierosina regula vai direktīva. Regulas izvēle pilnībā saskan ar tiesību aktiem par aizsardzību attiecībā uz jūras pārvadājumiem, aviāciju un lidostām. Tā saskan ar muitas tiesību aktiem, ko tā var papildināt, ja piegādes ķēde atbilst muitas prasībām.

Transnacionālā terorisma risks prasa vienotu, līdzteku un vienlaicīgu dalībvalstu pieeju, lai izveidotu sistēmu, kas efektīvi pretdarbojas terorisma draudiem. Regula ir visiedarbīgākais instruments.

Atsevišķi apskatot, priekšlikums ir ļoti vienkāršs, nav vajadzīgi vispārīgi mērķi un principi, kurus dalībvalstīm vajadzētu īstenot. Galvenos elementus var ieviest nekavējoties, lai uzlabotu nepietiekamas aizsardzības stāvokli un – balstoties uz Regulu – bez valsts tiesību aktiem īstenošanai.

Tāpēc regula bija visatbilstošākā izvēle.

4. Iespaids uz budžetu

Nekāds.

5. Papildu INFORMĀCIJA

- **Eiropas Ekonomikas Zona**

Ierosinātais tiesību akts attiecas uz EEZ un tāpēc attiecas uz Eiropas Ekonomikas Zonu.

- **Sīki izklāstīts priekšlikuma paskaidrojums**

Komisija ierosina balstīt regulu uz Līguma par Eiropas Kopienību 71. pantu, neskarot dalībvalstu tiesību aktus par aizsardzību un jebkādos pasākumus, ko varētu veikt, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienību VI daļu.

ĪPAŠI APSVĒRUMI:

1. pants:

Šis pants nosaka regulas mērķus.

2. pants:

Šajā pantā noteikta “piegādes ķēdes” definīcija.

3. pants:

Šis pants nosaka regulas darbības jomu.

4. pants

Šis pants dalībvalstīm uzliek par pienākumu izraudzīt par piegādes ķēdes aizsardzību atbildīgo iestādi.

5. pants:

Šis pants uzliek dalībvalstīm par pienākumu izveidot valsts sistēmu “aizsargāta operatora” statusa piešķiršanai piegādes ķēdes operatoriem.

6. pants:

Šajā pantā tiek iepazīstināts ar ieguvumiem no “aizsargāta operatora” statusa (“paātrinātas apkalpošanas režīms”) un iespējām atteikties “aizsargātam operatoram” izmantot šīs priekšrocības.

7. pants:

Šis pants uzliek dalībvalstīm savstarpējas atzīšanas saistības.

8. pants:

Šajā pantā izklāstīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem var piešķirt “aizsargāta operatora” statusu.

9. pants:

Šajā pantā noteikta iespēja atcelt vai pārtraukt “aizsargāta operatora” statusu.

10. pants:

Šis pants dalībvalstīm uzliek par pienākumu izveidot statusa piešķiršanas procedūras, vai nu tieši ar valsts iestādes vai atzītas piegādes ķēdes aizsardzības organizācijas starpniecību, un

izveidot “aizsargātu operatoru” sarakstu, kas pieejams valsts iestādēm, koordinācijas centriem un Komisijai.

11. pants:

Šis pants nosaka, ka jāieceļ piegādes ķēdes aizsardzības koordinācijas centrs kā kontaktu centrs dalībvalstīm un Komisijai.

12. pants:

Šis pants dalībvalstīm uzliek par pienākumu nodrošināt atbilstošu un regulāru savu valsts “aizsargāta operatora” statusa piešķiršanas sistēmu pārraudzību.

13. pants:

Šis pants nosaka, ka šīs regulas pielikumos ietvertās tehniskās prasības var grozīt vai papildināt Lēmumā 1999/468/EK noteiktajā procedūrā.

14. pants:

Šis pants nosaka, ka Komisijai palīdzēs komiteja, ko veido dalībvalstu pārstāvji.

15. pants:

Šis pants nosaka ar aizsardzību saistītas informācijas konfidencialitāti.

16. pants:

Šajā informācijā ir sīkāka informācija par stāšanos spēkā.

1. – 4 pielikums:

Ietver sīki izklāstītas prasības, lai piešķirtu “aizsargāta operatora” statusu kravas nosūtītājam, transporta uzņēmumam, uzņēmumam-ekspedītoram un noliktavai, glabāšanas novietnei vai iekšzemes terminālim.

5. pielikums:

Ietver sīki izklāstītas prasības operatoriem riska novērtējuma veikšanai.

6. pielikums:

Ietver sīki izklāstītus nosacījumus, kas jāpilda atzītai piegādes ķēdes aizsardzības organizācijai.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹⁵,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹⁶,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁷,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru¹⁸,

tā kā:

- (1) Negadījumi, kas saistīti ar aizsardzību, un terorisms ir viens no lielākajiem draudiem demokrātijas un brīvības ideāliem un mieram, kas ir Eiropas Savienības pati būtība;
- (2) piegādes ķēdei jābūt aizsargātai pret negadījumiem, kas saistīti ar aizsardzību. No šādas aizsardzības gūtu labumu transporta lietotāji, darbinieki, ekonomika un sabiedrība kopumā;
- (3) Eiropadome aicināja “stiprināt visus transporta sistēmu veidus, ieskaitot tiesiskās struktūras uzlabošanu un preventīvo mehānismu pilnveidošanu”¹⁹;
- (4) nesēn Eiropā veikti ievērojami aviācijas²⁰ un jūras transporta²¹ aizsardzības uzlabojumi. Turpmāki uzlabojumi paredzami pēc nesēn pieņemtajiem aizsardzības pasākumiem ostu aizsardzībai²²;
- (5) ārpus iepriekšminētajām jomām piegādes ķēdes aizsardzības līmenis bez Kopienas noteikumu piemērošanas joprojām ir neapmierinošs;

¹⁵ OV C , , lpp. . .

¹⁶ OV C , , lpp. .

¹⁷ OV C , , lpp. .

¹⁸ OV C , , lpp. .

¹⁹ Eiropas Savienības 2004. gada 25. marta deklarācija par cīņu pret terorismu, 7906/2004, 29. marta 2004.

²⁰ Regula (EK) Nr.°2320/2002, OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.

²¹ Regula (EK) Nr.°725/2004, OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.

²² Direktīva (EK) Nr.°65/2004, OV L 310, 25.11.2005., 28. lpp.

- (6) jāuzlabo Eiropas sauszemes transporta piegādes ķēdes aizsardzības līmenis. To var panākt, pieņemot atbilstīgus pasākumus, neskarot dalībvalstu noteikumus valsts aizsardzības jomā un pasākumus, kas varētu tikt veikti, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienību VI daļu;
- (7) jebkurā pasākumā jāņem vērā piegādes ķēdes tirgi, ko veido liels skaits operatoru un vadoties pēc neskaitāmiem darbības modeļiem, kuri kopumā nodrošina pasākumus, kas ir līdzvērtīgi aviācijas un jūras pārvadājumu pasākumiem, kuri ir nepiemēroti īsiem laika posmiem;
- (8) visiem pasākumiem jānodrošina brīva tirdzniecības plūsma, tajā pašā laikā ļaujot pastiprināt obligātās aizsardzības prasības;
- (9) dalībvalstīm jāievieš sistēma, atbilstoši kurai tās piegādes ķēdē piešķir “aizsargāta operatora statusu” Kopienā reģistrētiem operatoriem, ar noteikumu, ka operatori ievēro noteiktām obligātām aizsardzības prasībām. Šai sistēmai jābūt saderīgai ar piegādes ķēdes aizsardzības programmām, kas izstrādātas globālām piegādes ķēdēm;
- (10) piegādes ķēdes operatori atbilst vienai no šādām grupām: preču sagatavošana un nosūtīšana no ražošanas vietas; preču pārvadāšana; preču nosūtīšana; uzglabāšana noliktavā, glabāšana un iekšzemes termināļu operācijas;
- (11) obligātās aizsardzības prasības jāprecizē katrai piegādes ķēdes operatoru grupai. Dalībvalstis var ieviest augstākas prasības operatoriem, kas reģistrēti to teritorijā;
- (12) “aizsargāta operatora” sistēma dotu priekšrocības iestādēm un tirgus operatoriem;
- (13) “aizsargāta operatora” sistēma ļautu par aizsardzību atbildīgām iestādēm koncentrēt savus kontroles resursus uz tiem operatoriem, kas nav gatavi ievērot obligātās aizsardzības prasības, un darīt to kopējā visas Eiropas aizsardzības kontekstā;
- (14) “aizsargāta operatora” statuss jāatzīst visās Eiropas Savienības valstīs;
- (15) dalībvalstīm, nezaudējot tiesības veikt „aizsargāto operatoru” drošības kontroli, jāpiešķir atvieglojumi “aizsargātiem operatoriem” drošības kontrolē un jāvienkāršo procedūra to kontrolei uz ārējām robežām, tostarp, ja iespējams, dodot iespēju izmantot „paātrinātas apkalpošanas režīmu”;
- (16) “aizsargātie operatori” turklāt varētu pierādīt tirgū spēju piegādes ķēdi aizsargāt pret pārkāpumiem, kas attiecas uz aizsardzību, lai pozitīvi izceltos citu operatoru vidū un radītu pozitīvu tendenci uzņēmumu aizsargātības rādītāju ziņā;
- (17) dalībvalstīm jānodrošina, lai “aizsargāto operatoru” saraksts būtu pieejams citu dalībvalstu iestādēm un Komisijai;
- (18) “aizsargāta operatora” statuss jāatzīst visā Eiropas Savienībā, bet to var anulēt dalībvalsts, kas to piešķirusi, ja tiek atklāts, ka operators nopietni pārkāpis nosacījumus, saskaņā ar kuriem tas tika piešķirts. Statuss jāpiešķir uz ierobežotu laiku, bet tam jābūt atjaunojamam. Dalībvalsts var atteikties piešķirt atvieglojumus un vienkāršot kontroles procedūru, ja tā atklāj, ka “aizsargātais operators”, kam šo statusu piešķirusi cita dalībvalsts, ir pārkāpis obligātās aizsardzības prasības;

- (19) dalībvalsts var iecelt atzītas organizācijas piegādes ķēdes aizsardzībai nolūkā novērtēt, vai “aizsargāta operatora” statusa pretendents atbilst vajadzīgajiem nosacījumiem;
- (20) dalībvalstīm jāieceļ piegādes ķēdes aizsardzības jautājumos kompetenta iestāde;
- (21) dalībvalstīm jānodrošina, lai koordinācijas centrs uzņemtos kontaktu centra lomu starp Komisiju un dalībvalstīm;
- (22) dalībvalstīm jāpārrauga īstenošana piegādes ķēdes operatoru vidū;
- (23) pasākumi, kas nepieciešami, lai īstenotu šo Regulu, jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību²³. Jānosaka procedūra šīs Regulas pielāgošanai, lai ņemtu vērā izmaiņas starptautiskos dokumentos un, pamatojoties uz pieredzi, pielāgot vai papildināt šīs Regulas pielikumos sīki izklāstītos noteikumus, nemainot šīs Regulas darbības jomu;
- (24) ierosinātās rīcības mērķi, proti, kopējas pieejas ieviešana piegādes ķēdes aizsardzībai, kopēja “aizsargāta operatora” sistēma un nepieciešamība nodrošināt valsts piešķirta “aizsargāta operatora” statusa atzīšanu visā kopējā pārvadājumu tirgū šīs Regulas Eiropas mēroga dēļ var labāk sasniegt Kopienas līmenī. Tāpēc Kopiena var paredzēt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar tajā pašā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī Regula nosaka tikai obligātās aizsardzības prasības, kas vajadzīgas, lai sasniegtu piegādes ķēdes aizsardzības mērķus un neparedz neko tādu, kas nav vajadzīgs šā mērķa sasniegšanai,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU:

1. pants

Mērķis

1. Šī regula nosaka kopējus noteikumus sauszemes transporta pārvadājumu piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanai, saskaroties ar tādu negadījumu draudiem, kas saistīt ar aizsardzību.
2. Mērķi, kas noteikts 1. pantā, sasniedz ar šādiem līdzekļiem:
 - a) izveidojot sistēmu, kas dalībvalstīm ļauj operatoriem piegādes ķēdē piešķirt “aizsargāta operatora” statusu;
 - b) nosakot obligātās aizsardzības prasības, kas jāievēro operatoriem, pirms tiem var tikt piešķirts “aizsargāta operatora” statuss;
 - c) izveidojot atbilstošus pārraudzības mehānismus.

²³ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

2. pants

Definīcija

Šīs regulas mērķiem piegādes ķēde ir visi procesi un operatori, kas iesaistīti sagatavošanā pārvadāšanai un preču sauszemes transporta pārvadājumos no ražošanas vietas līdz piegādes vietai Eiropa Kopienas teritorijā.

3. pants

Darbība

1. Šo regulu piemēro attiecībā uz piegādes ķēdes aizsardzību un tā attiecas uz kravu, transporta un, kur atbilstoši, ar piegādes ķēdi saistītās infrastruktūras aizsardzību Eiropas Kopienas teritorijā.
2. Šajā regulā noteiktie pasākumi attiecas uz jebkuru operatoru, kas iesaistīts kādā no šādām darbībām:
 - a) preču sagatavošana nosūtīšanai un kravas nosūtīšana no ražošanas vietas;
 - b) preču pārvadāšana;
 - c) preču pārsūtīšana;
 - d) uzglabāšana noliktavā, glabāšana vai iekšzemes termināļu operācijas.
3. Regula piemērojama, neierobežojot:
 - a) Kopienas noteikumus civilās aviācijas drošības jomā²⁴;
 - b) Kopienas noteikumus par kuģu un ostas iekārtu aizsardzības pastiprināšanu²⁵;
 - c) Kopienas noteikumus par ostu aizsardzību²⁶;
 - d) Kopienas un starptautiskos noteikumus par bīstamu kravu²⁷ un kodolmateriālu²⁸ pārvadāšanu;
 - e) Kopienas muitas noteikumus²⁹.

²⁴ Regula (EK) Nr. °2320/2002, OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.

²⁵ Regula (EK) Nr. °725/2004, OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.

²⁶ Direktīva (EK) Nr. °65/2005, OV L 310, 25.11.2005., 28. lpp.

²⁷ Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/55/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz bīstamu kravu pārvadāšanu pa autoceļiem, ar grozījumiem - OV L 319, 12.12.1994., 7. lpp.
Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīva 96/49/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz bīstamo kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu – OV L 235, 17.9.1996., 25. lpp.
Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīva 1999/36/EK par pārvietojamām spiediena iekārtām – OV L 138, 1.6.1999., 20. lpp.

²⁸ EK Padomes 2003. gada 22. decembra Direktīva 2003/122/Euratom par slēgtu augstas radioaktivitātes starojuma avotu un bezīpašnieka jonizējošā starojuma kontroli, OV L 346, 31.12.2003., 57. lpp.

²⁹ Regula (EK) Nr. 648/2005, OV L 117, 4.5.2005., 13. lpp.

4. pants

Par piegādes ķēdes aizsardzību kompetenta iestāde

Dalībvalstis nosaka par piegādes ķēdes aizsardzību kompetento iestādi, lai koordinētu, ieviestu un pārraudzītu ar šo Regulu noteikto piegādes ķēdes aizsardzības pasākumu piemērošanu.

5. pants

“Aizsargāts operators”

1. Pēc šīs regulas pieņemšanas 18 mēnešu laikā dalībvalstis izveido sistēmu piegādes ķēdes “aizsargāta operatora” statusa piešķiršanai.
2. Operators var lūgt, lai tam piešķir “aizsargāta operatora” statusu ar noteikumu, ka tas iesaistīts vienā no šādām darbībām piegādes ķēdē:
 - a) preču sagatavošana nosūtīšanai un kravas nosūtīšana no ražošanas vietas;
 - b) preču pārvadāšana;
 - c) preču pārsūtīšana [ekspeditora darbs];
 - d) uzglabāšana noliktavā, glabāšana [novietnē] vai iekšzemes termināļu operācijas.
3. Lūgumu iesniedz par piegādes ķēdes aizsardzību kompetentai iestādei valstī, kurā ir nodibināts pretendents.
4. “Aizsargāta operatora” statuss demonstrē operatora, kuram tas ir piešķirts, spēju nodrošināt piegādes ķēdes daļu, par kuru tas ir atbildīgs, pret pārkāpumiem, kas saistīti ar aizsardzību.
5. Dalībvalstis informē Eiropas Komisiju, kad tajās ir izveidota sistēma, lai piešķirtu “aizsargāta operatora” statusu.

6. pants

“Aizsargāta operatora” ieguvumi

1. Dalībvalstis ļauj “aizsargātajiem operatoriem” gūt labumu no atvieglojumiem un vienkāršojumiem, kas saistīti ar drošības kontroles pasākumiem (“paātrinātas apkalpošanas režīms”).
2. Atvieglojumi un vienkāršojumi ietver atļauju “aizsargātiem operatoriem” pārvietot savas kravas, ievērojot procedūras, kas izceļ tos operatoru vidū, kas nav aizsargāti. Tās ietver arī mazāk stingru drošības kontroli.
3. Dalībvalstis var pārbaudīt “aizsargāta operatora” statusa autentiskumu koordinācijas centrā.

4. Dalībvalsts var atteikties piemērot 6. panta 1. punktu un 6. panta 2. punktu citas dalībvalsts “aizsargātam operatoram”, ja tiek atklāts, ka tas nopietni pārkāpj aizsardzības noteikumus. Tā nekavējoties informē citas dalībvalstis un Komisiju un iesniedz jautājumu izskatīšanai komitejā, kas izveidota saskaņā ar 14. pantu. Piemērojams 9. un 12. pants.

7. pants

Abpusēja atzīšana

Vienā dalībvalstī piešķirtu “aizsargāta operatora” statusu atzīst visu dalībvalstu iestādes.

8. pants

Statusa piešķiršana

1. Operatoram piešķir “aizsargāta operatora” statusu, ja tas pierāda, ka
 - a) tas ir izveidojis, ieviesis un dokumentējis aizsardzības vadības sistēmu;
 - b) tas ir nodrošinājis, ka resursi, lai pretdarbotos iespējamiem riskiem, kas attiecas uz aizsardzību, ir darīti pieejami tajā piegādes ķēdes posmā, par kuru tas ir atbildīgs;
 - c) tā aizsardzības vadības sistēmu iespējams pastāvīgi uzlabot;
 - d) tas atbilst noteiktām prasībām, kas noteiktas pielikumos;
 - e) attiecīgajos gadījumos tas pilda prasības saskaņā ar noteikumiem, kas minēti 3. panta 3. punktā.
2. “Aizsargāta operatora” statusu piešķir uz trim gadiem. Statusu var atjaunot, ja “aizsargātais operators” turpina pildīt šīs regulas obligātās prasības.
3. Ja operatoram ir piešķirts “atzītā komersanta” statuss saskaņā ar EK Regulas Nr. 648/2005³⁰ 5 panta a) apakšpunktu, par piegādes ķēdes aizsardzību atbildīgā iestāde uzskata, ka 1. punktā izklāstītie kritēriji ir ievēroti, ar noteikumu, ka kritēriji “atzītā komersanta” statusa piešķiršanas ir identiski vai salīdzināmi.

9. pants

Statusa atsaukšana vai pārtraukšana

1. Dalībvalstis ievieš noteikumus, kas ļauj atsaukt “aizsargāta operatora” statusu, ja tiek atklāts, ka operators nopietni vai atkārtoti pārkāpj nosacījumus, saskaņā ar kuriem statuss tika piešķirts.

³⁰ OV L 117, 4.5.2005., 13. lpp.

2. "Aizsargāta operatora" statuss var tikt atsaukts arī tā ieviešanas un atbilstības pārbaudes rezultātā, kas veiktas saskaņā ar 12. pantu.
3. Ja "aizsargāta operatora" statuss ir atsaukts, operators var lūgt to piešķirt atkārtoti tikai pēc diviem gadiem.
4. Dalībvalsts ievieš noteikumus, kas ļauj pārtraukt "aizsargāta operatora" statusu, ja tiek atklāts, ka operators pārkāpis citus nosacījumus, saskaņā ar kuriem statuss bija piešķirts.
5. Pārtraukšana jāatceļ, ja par piegādes ķēdes aizsardzību kompetentā iestāde ir apmierināta ar pārkāpumu novēršanu.

10. pants

Piešķiršanas procedūras

1. Par piegādes ķēdes aizsardzību kompetentā iestāde atbild par "aizsargāta operatora" statusa piešķiršanu. Dalībvalsts izveido visu "aizsargāto operatoru" reģistru. Reģistrs ir pieejams dalībvalstu par piegādes ķēdes aizsardzību atbildīgajām iestādēm, koordinācijas centriem un Komisijai.
2. Katram "aizsargātajam operatoram" piešķir identifikācijas numuru, kas sākas ar dalībvalsts valsts kodu.
3. Dalībvalstis var izraudzīt atzītas piegādes ķēdes aizsardzības organizācijas nolūkam, kas minēts 1. punktā. Atzītās piegādes ķēdes aizsardzības organizācijas atbilst nosacījumiem, kas izklāstīti 6. pielikumā.

11. pants

Piegādes ķēdes aizsardzības koordinācijas centrs

1. Dalībvalstis izrauga piegādes ķēdes aizsardzības koordinācijas centru.
2. Koordinācijas centrs kalpo kā kontaktu centrs Komisijai un citām dalībvalstīm un atvieglo, seko piegādes ķēdes aizsardzības pasākumu piemērošanai un informē par tiem.

12. pants

Ieviešana un atbilstības pārbaudes

Dalībvalstis nodrošina atbilstošu "aizsargāta operatora" sistēmas pārraudzību, ieskaitot atzītu piegādes ķēdes aizsardzības organizāciju pārraudzību.

13. pants

Pielāgošanās

Saskaņā ar 14. pantā minēto procedūru un nemainot šīs regulas jomu, pielikumu noteikumus var grozīt vai papildināt ar sīki izklāstītām tehniskām prasībām.

14. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, ko veido dalībvalsts pārstāvji un vada Komisijas pārstāvis.
2. Ja tiek izdarīta atsauce uz šo punktu, ņemot vērā 8. panta noteikumus, piemērojams Lēmuma 1999/468/EK³¹ 5. un 7. pants.
3. Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais periods ir viens mēnesis.
4. Komiteja pieņem savu reglamentu.

15. pants

Konfidencialitāte un informācijas izplatīšana

1. Piemērojot šo regulu, Komisija veic atbilstošus pasākumus saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2001/844/EK, EOTK, Euratom³², lai saskaņā ar konfidencialitātes prasībām aizsargātu informāciju, kas tai ir pieejama vai ko tai dara zināmu dalībvalstis.
2. Dalībvalstis veic līdzvērtīgus pasākumus saskaņā ar atbilstīgiem valsts tiesību aktiem.

³¹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

³² OV L 317, 3.12.2001., 1. lpp.

16. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc publicēšanas “*Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*”.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

Eiropas Padomes vārdā
priekšsēdētājs

Padomes vārdā
priekšsēdētājs

1. PIELIKUMS

Kravas nosūtītājs

(preču sagatavošana nosūtīšanai un kravas nosūtīšana no ražošanas vietas)

Lai kravas nosūtītājam piešķirtu “aizsargāta operatora” statusu, tā aizsardzības vadības sistēmai jābūt balstītai uz riska novērtējumu un tam jānodrošina:

Fiziskā aizsardzība: visām ēkām un telpām jābūt aizsargātām pret neatļautu iekļūšanu un jāsarģā pret ielaušanos no ārpusē. Fiziskajā aizsardzībā jāiekļauj:

- noslēgšanas ierīces ārējām un iekšējām durvīm, logiem, vārtiem un sētām;
- apgaismojums ēkas iekšpusē un ārpusē, ieskaitot stāvvietas;
- privāto automašīnu stāvvietas atsevišķi no nosūtīšanas, iekraušanas un kravas vietām;
- iekšējās un ārējās saziņas sistēmas, lai kontaktētos ar personālu, kas atbild par iekšējo aizsardzību, vai vietējām tiesīb sargājošām iestādēm.

Piekļuves kontrole: jāaizliedz neatļauta piekļuve nosūtīšanas, iekraušanas un kravas vietām. Kontrolē jāiekļauj:

- sistemātiska, nekļūdīga visu darbinieku, apmeklētāju un komercdarbības kontaktu identifikācija;
- nepilnvarotu un neidentificētu personu piekļuves ierobežošanas procedūras.

Procedurālā aizsardzība: pasākumos ienākošo un izejošo preču apstrādei jāiekļauj aizsardzība pret materiālu ievietošanu, apmainīšanu vai nozaudēšanu. Aizsardzības procedūrās jāiekļauj:

- īpaši aizsardzībai norīkota amatpersona, lai pārraudzītu kravas ievēšanu un izvešanu;
- pareizi marķēta, nosvērta, saskaitīta un dokumentēta krava;
- ienākošās kravas zīmogu vai citu aizsardzības līdzekļu neskartības kontrole;
- procedūras zīmogu vai citu aizsardzības līdzekļu uzlikšanai uz izejošās kravas;
- iztrūkumu un pārpalikumu noteikšana un ziņošana par to;
- ienākošo un izejošo kravu kustības izsekošana;
- pareiza tukšo un pilno iekraušanas vienību glabāšana, lai novērtu neatļautu piekļuvi;

- procedūras, lai pievērstu uzmanību traucējumiem vai pretlikumīgām darbībām, ko atklājis vai par ko ir aizdomas uzņēmumam;

Personāla aizsardzība: uzņēmumiem jāizveido iekšējais process, lai atlasītu varbūtējos darbiniekus un pārbaudītu iesniegumus, pilnībā ievērojot tiesību aktus vienlīdzīgas attieksmes un personīgo datu aizsardzības jomās. Šādos iekšējos procesos jāiekļauj biogrāfijas pārbaudes un citi testi, atkarībā no attiecīgās konkrētā darbinieka funkcijas.

Dokumentācijas procedūras: uzņēmumiem jānodrošina, lai dokumenti būtu pilnīgi, skaidri salasāmi, precīzi un laikā iesniegti.

Informācijas aizsardzība: visiem informācijas procesiem piegādes ķēdes operāciju kontekstā jābūt aizsargātiem.

Izglītības un apmācības informētība: jānodrošina darbiniekiem informētības programma par aizsardzību, ieskaitot iespējamo ar aizsardzību saistīto risku noteikšanu, ražojuma integritātes saglabāšanu un neatļautas piekļuves noteikšanu, kā arī uzmanības pievēršanu tai. Šīm programmām jāveicina darbinieka aktīva dalība drošības kontrolē.

2. PIELIKUMS

Transporta uzņēmums

Lai transporta uzņēmumam piešķirtu “aizsargāta operatora” statusu, tā aizsardzības vadības sistēmai jābalstās uz riska novērtējumu un tam jānodrošina:

Fiziskā aizsardzība: visām ēkām, telpām un transporta līdzekļiem jābūt aizsargātiem pret neatļautu iekļūšanu un jāsargā pret ielaušanos no ārienes. Fiziskajā aizsardzībā jāiekļauj:

- noslēgšanas ierīces ārējām un iekšējām durvīm, logiem, vārtiem un sētām;
- teritorijas iežogošana, atbilstīgs apgaismojums ēkas iekšpusē un ārpusē, ieskaitot stāvvietas;
- privāto automašīnu stāvvietas atsevišķi no nosūtīšanas, iekraušanas un kravas vietām;
- iekšējās un ārējās saziņas sistēmas, lai kontaktētos ar personālu, kas atbild par iekšējo aizsardzību, vai vietējām tiesībsargājošām iestādēm;

Piekļuves kontrole: jābūt aizliegtai neatļautai piekļuvei ēkām un transporta līdzekļiem. Kontrolē jāiekļauj:

- sistemātiska, nekļūdīga visu darbinieku, apmeklētāju un komercdarbības kontaktu identifikācija;
- procedūras, lai atklātu nepilnvarotas un neidentificētas personas.

Procedurālā aizsardzība: jābūt procedūrām aizsardzībai pret nedokumentēta materiāla ievietošanu transporta līdzeklī un kravās, kā arī aizsardzībai pret to, ka tiek pieļauta piekļuve nepilnvarotam personālam. Aizsardzības procedūrās jāiekļauj:

- kravas un kravas aprīkojuma pareiza marķēšana, saskaitīšana un dokumentācija;
- zīmogu un citu aizsardzības līdzekļu neskartības kontrole, kad krava ir pieņemta pārvadāšanai;
- procedūras, lai pārliecinātos par zīmogu un citu aizsardzības līdzekļu neskartību, kad krava tiek nodota;
- sistēma iztrūkumu noteikšanai un ziņošanai par to;
- ienākošo un izejošo preču un transporta līdzekļu kustības izsekošana;
- procedūras, lai pievērstu uzmanību traucējumiem vai pretlikumīgām darbībām, ko atklājis vai par ko ir aizdomas uzņēmumam;

Gadījumā, ja tiek atklāti nedokumentēti materiāli vai iejaukšanās pazīmes, jāveic transporta līdzekļu pieejamo daļu un viegli pieejamu vietu transporta līdzekļu tuvumā fiziska pārbaude. Jābūt procedūrām ziņošanai par šiem gadījumiem.

Personāla aizsardzība: uzņēmumiem jāizveido iekšējais process, lai atlasītu varbūtējos darbiniekus un pārbaudītu iesniegumus, pilnībā ievērojot tiesību aktus vienlīdzīgas attieksmes un personīgo datu aizsardzības jomās. Šādos iekšējos procesos jāiekļauj biogrāfijas pārbaudes un citi testi, atkarībā no attiecīgās konkrētā darbinieka funkcijas.

Dokumentācijas procedūras: uzņēmumiem jānodrošina, lai dokumenti būtu pilnīgi, skaidri salasāmi, precīzi un laikā iesniegti.

Informācijas aizsardzība: visiem informācijas procesiem piegādes ķēdes operāciju kontekstā jābūt aizsargātiem.

Aizsargātas kravas plūsmas noteikumi: ja satura pārbaude ļauj to darīt, uzņēmumi var atzīt par aizsargātu kravu, ko piedāvājis operators, kas nav "aizsargāts operators". Ja šādas pārbaudes netiek veiktas vai tās neļauj kravu uzskatīt par aizsargātas piegādes ķēdes daļu, "paātrinātas apkalpošanas režīmu" var atteikt.

Izglītība un apmācība informētībai: jānodrošina darbiniekiem programma informētībai par aizsardzību, ieskaitot iespējamo ar aizsardzību saistīto risku noteikšanu, ražojuma integritātes saglabāšanu un neatļautas piekļuves noteikšanu, kā arī uzmanības pievēršanu tai. Šīm programmām jāveicina darbinieka aktīva dalība drošības kontrolē.

3. PIELIKUMS

Uzņēmums - ekspeditors

Lai uzņēmumam - ekspeditoram piešķirtu "aizsargāta operatora" statusu, tā aizsardzības vadības sistēma jābalsta uz riska novērtējumu un tam jānodrošina:

Piekļuves kontrole: neatļautai piekļūšanai telpām jābūt aizliegtai. Kontrolē jāiekļauj pozitīva visu darbinieku, apmeklētāju un komercdarbības kontaktu identifikācija, kā arī procedūras nepilnvarotu un neidentificētu personu atklāšanai.

Procedurālā aizsardzība: procedūrām jāpievērš uzmanība traucējumiem vai pretlikumīgām darbībām, kuras atklāj vai par ko ir aizdomas uzņēmumam.

Dokumentācijas apstrāde: uzņēmumiem - ekspeditoriem jāpieliek vislielākās pūles, lai nodrošinātu, ka visa kravas muižošanai iesniegtā un izmantotā dokumentācija ir salasāma un aizsargāta pret nomainīšanu, pazaudēšanu vai kļūdainas informācijas ierakstīšanu. Dokumentācijas procedūrās jāiekļauj:

- saņemtās informācijas precizitātes uzturēšana, ieskaitot kravas nosūtītāja un saņēmēja nosaukumu/vārdu un adresi, pirmā un otrā paziņojuma puses, aprakstu, svaru, daudzumu un mērvienību (t.i., kastes, kartona kārbas utt.);
- kravas iztrūkuma un pārpalikuma reģistrēšana, ziņošana par to un izmeklēšana;
- ienākošās un izejošās kravas kustības izsekošana;
- piekļuves datoriem un informācijai aizsargāšana;

Personāla aizsardzība: uzņēmumiem jāizveido iekšējais process, lai izvērtētu iespējamus darbiniekus un pārbaudītu iesniegumus, pilnībā ievērojot tiesību aktus vienlīdzīgas attieksmes un personīgo datu aizsardzības jomā. Šādos iekšējos procesos jāiekļauj biogrāfijas pārbaudes un citi testi, atkarībā no attiecīgās konkrētā darbinieka funkcijas.

Dokumentācijas procedūras: uzņēmumiem jānodrošina, lai iekraušanas saraksti, preču saraksti muitai un/vai citi ar pārvadājumiem saistīti dokumenti ir pilnīgi, salasāmi, precīzi un laikā iesniegti.

Informācijas aizsardzība: visiem informācijas procesiem piegādes ķēdes operāciju kontekstā jābūt aizsargātiem.

Aizsargātas kravas plūsmas noteikumi: ja satura pārbaude ļauj to darīt, uzņēmumi var kā aizsargātu atzīt kravu, ko piedāvājis operators, kas nav "aizsargāts operators". Ja šādas pārbaudes netiek veiktas vai tās neļauj kravu uzskatīt par aizsargātas piegādes ķēdes daļu, "paātrinātas apkalpošanas režīmu" var atteikt.

Izglītība un apmācība informētībai: jānodrošina darbiniekiem informētības programma par aizsardzību, ieskaitot iespējamo ar aizsardzību saistīto risku noteikšanu, ražojuma integritātes saglabāšanu un neatļautas piekļuves noteikšanu, kā arī uzmanības pievēršanu tai. Šīm programmām jāveicina darbinieka aktīva dalība drošības kontrolē.

- atzinība par darbinieka aktīvu piedalīšanos drošības kontrolē;
- apmācība par dokumentu viltojumiem un datoru aizsardzības kontroli.

4. PIELIKUMS

Noliktava, glabāšanas novietne vai iekšzemes termināļu operācijas (ieskaitot iekšzemes ostas*)

Lai uzņēmumam, kas pārvalda noliktavu, glabāšanas novietni, iekšzemes termināli vai iekšzemes ostu, piešķirtu "aizsargāta operatora" statusu, tā aizsardzības vadības sistēmai jābūt balstītai uz riska novērtējuma un jānodrošina:

Fiziskā aizsardzība: visām ēkām jābūt celtām no materiāliem, kas nepadodas neatļautai iekļūšanai, un aizsargātām pret ielaušanos no ārienes. Fiziskajā aizsardzībā jāiekļauj:

- noslēgšanas ierīces ārējām un iekšējām durvīm, logiem, vārtiem un sētām;
- ēkas iekšpusē un ārpusē nodrošināts apgaismojums, ieskaitot stāvvietas;
- privāto automašīnu stāvvietas atsevišķi no nosūtīšanas, iekraušanas un kravas vietām;
- iekšējās un ārējās saziņas sistēmas, lai kontaktētos ar personālu, kas atbild par iekšējo aizsardzību, vai vietējām tiesībsargājošām iestādēm;

Piekļuves kontrole: jābūt aizliegtai neatļautai piekļuvei ēkām. Kontrolē jāiekļauj:

- sistemātiska, nekļūdīga visu darbinieku, apmeklētāju un komercdarbības kontaktu identifikācija;
- procedūras, lai atklātu nepilnvarotas un neidentificētas personas;

Procedurālā aizsardzība: jābūt procedūrām aizsardzībai pret nedokumentēta materiāla ievietošanu noliktavā, glabāšanas novietnē vai iekšzemes terminālī (ieskaitot iekšzemes ostas). Aizsardzības procedūrās jāiekļauj:

- īpaši aizsardzībai norīkota amatpersona, lai pārraudzītu kravas ieviešanu un izvešanu;
- pareizi marķēta, nosvērta, saskaitīta un dokumentēta krava un aprīkojums, kas pārbaudīts, salīdzinot ar muitas deklarāciju;
- ienākošās kravas zīmogu un citu aizsardzības līdzekļu neskartības pārbaude;
- procedūras zīmogu un citu aizsardzības līdzekļu uzlikšanai uz izejošas kravas;
- procedūras iztrūkumu un pārpalikumu noteikšanai un ziņošanai par to;
- procedūras, lai pievērstu uzmanību traucējumiem vai pretlikumīgām darbībām, ko atklājis vai par ko ir aizdomas uzņēmumam;
- pareiza tukšo un pilno iekraušanas vienību glabāšana, lai novērstu neatļautu piekļuvi;

- piekļuves novēršana kravām vai tukšajām [kravas tvertnēm];

Personāla aizsardzība: uzņēmumiem jāizveido iekšējais process, lai izvērtētu varbūtējos darbiniekus un pārbaudītu iesniegumus, pilnībā ievērojot tiesību aktus vienlīdzīgas attieksmes un personīgo datu aizsardzības jomās. Šādos iekšējos procesos jāiekļauj biogrāfijas pārbaudes un citi testi, atkarībā no iesaistītā darbinieka īpašās funkcijas;

Informācijas aizsardzība: visiem informācijas procesiem piegādes ķēdes operāciju kontekstā jābūt aizsargātiem;

Aizsargātas kravas plūsmas noteikumi: ja satura pārbaude ļauj to darīt, uzņēmumi var atzīt par aizsargātu kravu, ko piedāvājis operators, kas nav “aizsargāts operators”. Ja šādas pārbaudes netiek veiktas vai tās neļauj kravu uzskatīt par aizsargātas piegādes ķēdes daļu, “paātrinātas apkalpošanas režīmu” var atteikt;

Izglītība un apmācība informētībai: jānodrošina darbiniekiem programma informētībai par aizsardzību, ieskaitot iespējamo ar aizsardzību saistīto risku noteikšanu, ražojuma integritātes saglabāšanu un neatļautas piekļuves noteikšanu, kā arī uzmanības pievēršanu tai. Šīm programmām jāveicina darbinieka aktīva dalība drošības kontrolē.

* Ar noteikumu, ka Regula (EK) 725/2004 nav piemērojama.

5. PIELIKUMS

Riska novērtējums

Balstoties uz operatora riska novērtējumu, jārada aizsardzības vadības sistēma. Riska novērtējums jābalsta uz vispārējo uzņēmuma stāvokli, nevis uz noteiktu pārvadājumu operāciju, un jāveic vismaz šādi soļi:

pirmais solis – noteikt draudu veidu:

- jaunākās ziņas par pašreizējo valsts un starptautisko stāvokli vai pašreizējām teroristu kampaņām;
- aizsardzības iestāžu ieteikumi par terorisma aktu risku iekārtām vai operācijām;
- organizācijas ēku, operāciju vai personāla pievilcība terorisma aktu veikšanai;
- netieša kaitējuma iespēja, ņemot vērā operatora atrašanās vietu augsta riska apkārtnes tuvumā;

otrais solis – noteikt, kas ir jāaizsargā un jo īpaši, cik lielā mērā tas ir neaizsargāts pret terorisma aktu;

trešais solis – noteikt, kas jādara, lai samazinātu risku līdz pieņemamam līmenim.

6. PIELIKUMS

Nosacījumi, kas jāizpilda atzītai piegādes ķēdes aizsardzības organizācijai

Atzītai piegādes ķēdes aizsardzības organizācijai jābūt spējīgai demonstrēt:

- nevainojamu raksturojumu par korupcijas un krāpšanas neesamību gan organizācijā, gan tās darbinieku vidū;
- īpašas zināšanas par atbilstīgiem piegādes ķēdes aizsardzības aspektiem;
- atbilstīgas zināšanas par piegādes ķēdes operācijām, ieskaitot zināšanas par ekspluatācijas prasībām;
- atbilstīgas zināšanas par citām ar aizsardzību saistītām operācijām, kas potenciāli ietekmē piegādes ķēdes aizsardzību;
- spēja novērtēt iespējamus ar piegādes ķēdes aizsardzību saistītos riskus;
- spēja uzturēt un uzlabot sava personāla īpašas zināšanas par piegādes ķēdes aizsardzību;
- spēja pārraudzīt sava personāla pastāvīgu uzticamību;
- spēja uzturēt atbilstīgus pasākumus, lai izvairītos no aizsardzības ziņā jutīgas informācijas nepilnvarotas atklāšanas vai piekļūšanas tai;
- zināšanas par attiecīgiem valsts un starptautiskiem tiesību aktiem un aizsardzības prasībām;
- zināšanas par pašreizējiem draudiem, kas attiecas uz aizsardzību, un to raksturu;
- zināšanas, kā pazīt un atklāt ieročus, bīstamas vielas un ierīces;
- zināšanas, kā nediskriminējoša veidā pazīt cilvēku īpašības un uzvedības raksturu, kas iespējams varētu apdraudēt piegādes ķēdes aizsardzību;
- zināšanas par metodēm, kādas izmanto, lai apietu aizsardzības pasākumus;
- zināšanas par aizsardzības un novērošanas iekārtām un sistēmām, kā arī to darbības ierobežojumiem;

TIESĪBU AKTA FINANŠU ZINOJUMS

1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanu.

2. UZ DARBĪBAS JOMĀM BALSTĪTAS VADĪBAS/BUDŽETA LĪDZEKĻU SADALES DARBĪBAS JOMĀM (ABM/ABB) SATVARS

Politikas joma(as) un saistītais pasākums/pasākumi:

Politikas joma(as): iekšzemes, gaisa un jūras transporta politika;

Pasākums(i): piegādes ķēdes aizsardzības pasākumu ieviešana un pārraudzība.

3. BUDŽETA POZĪCIJAS

3.1. Budžeta pozīcijas (darbības pozīcijas un ar to saistītās tehniskās un administratīvās palīdzības pozīcijas (kādreizējās B.A. pozīcijas), tostarp šādas:

06 02 03 02 Transporta aizsardzība,

06 02 11 03 Komitejas.

3.2. Rīcības un finansiālās ietekmes ilgums:

Nenoteikts, sākas 2008. gadā.

3.3. Budžeta informācija (ja vajadzīgs, pievienot rindas):

Budžeta pozīcija	Izdevumu veids		Jauns	EBTA iemaksas	Pieteikumu iesniedzēju valstu iemaksas	Finanšu plāna pozīcija
	Nav oblig.	Cilvēkresursu un ar tiem saist. izd. (NDA)	NAV	NAV	NAV	Nr.
	Nav oblig.	Cilvēkresursu un ar tiem saist. izd. (NDA)	NAV	NAV	NAV	Nr.

4. RESURSU KOPSAVILKUMS

4.1. Finanšu resursi

4.1.1. Kopsavilkums par saistību apropriācijām (SA) un maksājumu apropriācijām (MA)

Miljoni EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Izdevumu veids	Iedaļa Nr.		2006. gads	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads un turpmākie gadi	Kopā
----------------	------------	--	------------	------------	------------	------------	------------	------------------------------	------

Darbības izdevumi³³

Saistību apropriācijas (SA)	8.1	a	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Maksājumu apropriācijas (MA)		b	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Administratīvie izdevumi, kas ietverti atskaites summā³⁴

Tehniskā un administratīvā palīdzība (NDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

KOPĒJĀ ATSKAITES SUMMA

Saistību apropriācijas		a+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5
Maksājumu apropriācijas		b+c	0	0	0	0.	0.5	0	0.5

Administratīvie izdevumi, kas nav ietverti atskaites summā³⁵

Cilvēkresursu un saistītie izdevumi (NDA)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Administratīvās izmaksas, kas ir citas, nekā cilvēkresursu un saistītie izdevumi, kuras nav iekļautas atskaites summā	8.2.6	e	0	0	0.056	0.037	0.037	0.037	0.168

Kopējā iejaukšanās paredzamā izmaksu summa

SA KOPĀ, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas		a+c+d+e	0	0	0.056	0.037	0.537	0.037	0.668
MA KOPĀ, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas		b+c+d+e	0	0	0.056	0.037	0.537	0.037	0.668

³³ Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx sadaļas xx 01 nodaļā.

³⁴ Izdevumi, kas ir ietverti xx sadaļas xx 01.04. pantā.

³⁵ Izdevumi, kas ir ietverti xx 01. nodaļā, izņemot xx 01.04. pantu xx 01.05. pantu.

Ziņas par līdzfinansējumu

Ja priekšlikumā paredzēts dalībvalstu līdzfinansējums vai līdzfinansējums no kādām citām struktūrām (lūdzu norādīt, kurām), nākamajā tabulā jānorāda šāda līdzfinansējuma apmērs (ja paredzams līdzfinansējums no vairākām iestādēm, var pievienot papildu rindas):

miljoni EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Līdzfinansētāja struktūra		2006. gads	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads un turpm ākie gadi	Kopā
.....	f							
SA KOPĀ, ieskaitot līdzfinansējumu	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Atbilstība finanšu plānojumam

X Priekšlikums atbilst pašreizējam finanšu plānojumam.

Priekšlikums ir saistīts ar attiecīgās finanšu plāna pozīcijas pārplānošanu.

Saistībā ar šo priekšlikumu var būt jāpieņem Iestāžu nolīguma noteikumi³⁶

(t.i., par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu).

4.1.3. Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem.

X Priekšlikumam nav finansiālas ietekmes uz ieņēmumiem.

Priekšlikumam ir finansiāla ietekme uz ieņēmumiem, un tā ir šāda:

NB: Visas ziņas un piebildes attiecībā uz ietekmes uz ieņēmumiem aprēķināšanas metodi jāizklāsta atsevišķā pielikumā.

³⁶ Skat. Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

miljoni EUR (līdz vienai zīmei aiz komata)

Budžeta pozīcija	Ieņēmumi	Pirms darbības [Gads n-1]	Stāvoklis pēc darbības							
			[Gads n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁷		
	<i>a) absolūtie ieņēmumi</i>									
	<i>b) izmaiņas ieņēmumos</i>	Δ								

(Lūdzu precizēt katru ietverto budžeta pozīciju, pievienojot tabulai atbilstīgu rindu skaitu, ja ir ietekme uz vairāk nekā vienu budžeta pozīciju).

4.2. Cilvēkresursi (pilnslodzes ekvivalents) (tostarp ierēdņi, pagaidu darbinieki un ārštata darbinieki) – sīkāk skatīt 8.2.1. punktu

Ikgadējās vajadzības	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. gads
Cilvēkresursi kopā	0	0	0	0	0	0

5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI

Sīkākas ziņas par priekšlikuma kontekstu ir prasītas Paskaidrojuma rakstā. Šajā tiesību akta finanšu pārskata iedaļā jāiekļauj noteikta papildu informācija:

5.1. Jāīsteno īstermiņā vai ilgtermiņā

Savā 2004. gada 25. marta Deklarācijā³⁸ par cīņu pret terorismu Eiropadome “aicina stiprināt visus transporta sistēmu veidus, ieskaitot tiesiskās struktūras uzlabošanu un preventīvo mehānismu pilnveidošanu”. Šis priekšlikums ir reakcija uz norādītajām vajadzībām un Padomes prasību.

Pēdējos gados Eiropas Savienība ir panākusi ievērojamu progresu, lai aizsargātu savas transporta pārvadājumu operācijas no terorisma draudiem. Ir Eiropas tiesību akti par aizsardzību attiecībā uz aviāciju, ieskaitot lidostas un jūras transportu. Tiesību akti par jūras ostu aizsardzību ir sasnieguši likumdošanas procesa beigas. Nav Eiropas tiesību aktu, kas attiektos uz piegādes ķēdi ārpus iepriekšminētajām jomām. Šis priekšlikums novērš pastāvošos trūkumus aizsardzībā starp dažādiem transporta veidiem.

³⁷ Ja nepieciešams, jāpievieno papildu ailes, t.i., ja darbības ilgums pārsniedz 6 gadus.
³⁸ ES 2004. gada 29. marta Deklarācija 7906/2004 par terorisma apkarošanu.

- 5.2. Pievienotā vērtība, ko rada Kopienas iesaistīšanās, un priekšlikumu saskaņība ar citiem finanšu instrumentiem, iespējamā sinerģija

Lai izvairītos no atkārtotas atsevišķu valstu pārvaldījumu tirgus rašanās valsts piegādes ķēdes aizsardzības noteikumu dēļ, ir nepieciešama Kopienas pieeja, kā tas ir bijis jūras transporta, jūras ostu, aviācijas un lidostu gadījumā.

- 5.3. Mērķi, gaidāmie rezultāti un attiecīgie priekšlikuma rādītāji uz darbības jomām balstītas vadības satvara kontekstā

Nav, izņemot pastāvošo „Līgumu sarga” funkciju.

- 5.4. Īstenošanas metode (orientējoši)

Norādīt tālāk metodi(es)³⁹, kas izraudzītas rīcības ieviešanai.

- Centralizēta pārvaldība**
 - tieši īsteno Komisija
 - Īsteno netieši, atbildību deleģējot:
 - izpildaģentūrām
 - Kopienas izveidotām struktūrām saskaņā ar Finanšu regulas 185. pantu
 - dalībvalstu valsts sektora struktūrai/struktūrām, kas veic valsts dienesta uzdevumus
- dalītā vai decentralizētā pārvaldība**
 - kopā ar dalībvalstīm
 - kopā ar trešām valstīm
- Pārvaldība kopīgi ar starptautiskām organizācijām (lūdzu precizēt)**

Būtiskas piebildes:

Nav.

³⁹ Ja norādīta vairāk nekā viena metode, lūdzu, sniegt papildu ziņas šā punkta iedaļā “Būtiskas piezīmes”

6. UZRAUDZĪBA UN IZVĒRTĒJUMS

6.1. Uzraudzības sistēma

Komisijai būs jāveic parastais uzraudzības darbs kā „Līgumu sargam”.

6.2. Izvērtējums

6.2.1. Iepriekšējais izvērtējums

Eiropadomes 2004. gada 25. marta Deklarācija⁴⁰ par cīņu pret terorismu šai Komisijas iniciatīvai radīja imperatīvu politisko kontekstu.

Kopš 2004. gada notika informēšanas un uzklausišanas process. Šis process pievērsa uzmanību sauszemes pārvadājumu piegādes ķēdes aizsardzības uzlabošanas iespējamiem ES pasākumiem, ko izstrādāja un pārbaudīja kopā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām pusēm.

Informēšanas un uzklausišanas process un ietekmes novērtējums⁴¹ norāda, ka ES pasākumos jāņem vērā:

- piegādes ķēdes aizsardzības nozīme ir prātam neaptverama. Ar aizsardzību saistītie riski attiecas uz kravām, transporta veidiem un infrastruktūru. Valsts iestādes nekad nevar garantēt pilnīgu aizsardzību;
- daudzi uzņēmumi arvien vairāk ievieš paši savus aizsardzības standartus. To partneriem piegādes ķēdē ir jāpieskaņojas šīm procedūrām. Transporta pakalpojumu sniedzēji un citi piegādātāji, kas strādā ar daudziem klientiem, saduras ar pakļaušanu daudzkārtīgai novērtēšanai, kas ir nevajadzīgi, destruktīvi un dārgi;
- uzdevums ir sasniegt iespējami augstāko piegādes ķēdes aizsardzības līmeni, nekaitējot tirdzniecībai, tajā pašā laikā saglabājot pēc iespējas mazākas administratīvās prasības;
- valsts iestādēm un nozarei jāsadarbojas, lai uzlabotu piegādes ķēdes aizsardzību. Galvenais princips – operatoriem, kas brīvprātīgi ievēro noteiktas prasības un kurus pārbaudījušas iestādes, jāgūst labums no noteiktiem atvieglojumiem un vienkāršošanām;

⁴⁰ Eiropadomes 2004. gada 29. marta Deklarācija 7906/2004 par terorisma apkarošanu.

⁴¹ DNV Consulting, ‘Pētījums par iespējamo tiesību aktu iespaidiem transporta aizsardzības uzlabošanai’. Izmaksas mazākas par 2004. gada budžetu.

- vienotas piegādes ķēdes sistēmas pieeja samazinās ar aizsardzību saistīto konkurenci ES robežās. Uzņēmumu sertifikācija varētu būt viena no iespējām.

6.2.2. Pasākumi, kas veikti pēc starpposma novērtēšanas vai retrospektīvās novērtēšanas (ņemot vērā līdzīgu iepriekšējo pieredzi)

Komisija paredz pasūtīt pētījumu, lai izvērtētu pieņemto pasākumu ietekmi un lietderīgumu. Šāds pētījums jāveic 2010. gadā un vēlāk pēc katriem trim gadiem. Šāda regulāra izvērtēšana ir nepieciešama, lai Komisijai dotu iespēju ierosināt, izmantojot komitejas procedūru, jebkādas ierosinātās izmaiņas sistēmā, kas varētu izrādīties vajadzīgas. Aprēķinātās katra pētījuma izmaksas ir 500.000 EUR.

6.2.3. Turpmākās novērtēšanas noteikumi un biežums

Skat. 6.2.2.

7. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI

Saskaņā ar ierosinātās regulas 6. pielikumu atzītai piegādes ķēdes aizsardzības organizācijai jāuzrāda nevainojams raksturojums par korupcijas un krāpšanas neesamību gan organizācijā, gan tās darbinieku vidū.

8. ZIŅAS PAR RESURSIEM

8.1. Priekšlikuma mērķis to finansiālo izmaksu izteiksmē

Saistību apropriācijas miljonos EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

(Norādīt mērķus, darbības un rezultātus)	Rezultāta veids	Vid. izmaksas	2006. gads		2007. gads		2008. gads		2009. gads		2010. gads		2011. gads		KOPĀ	
			Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas
DARBĪBAS MĒRĶIS Nr.1 ⁴²																
1. darbība																
1. rezultāts																
2. rezultāts																
2. darbība																
1. rezultāts																
Atsevišķs mērķis Nr. 1																
DARBĪBAS MĒRĶIS No.2 ¹																
1. darbība																
1. rezultāts																
Atsevišķs mērķis Nr. 2																
DARBĪBAS MĒRĶIS Nr.n ¹																
Atsevišķs mērķis n																
KOPĒJĀS IZMAKSAS																

⁴² Saskaņā ar aprakstu 5.3. iedaļā.

8.2. Administratīvie izdevumi

8.2.1. Cilvēkresursu daudzums un veids

Amatu veidi		Personāls, kas iesaistāms darbības pārvaldībā, izmantojot esošos un/vai papildu resursus (amata vietu skaits/pilnslodzes ekvivalenti)					
		2006. gads	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads
Ierēdņi vai pagaidu darbinieki ⁴³ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Darbinieki, kurus finansē ⁴⁴ atbilstīgi XX 01 02. pantam							
Pārējie darbinieki, ⁴⁵ kurus finansē atbilstīgi XX 01 04/05. pantam							
KOPĀ							

8.2.2. No darbības izrietošo uzdevumu apraksts

Neattiecas.

8.2.3. Cilvēkresursu avoti (štata personāls)

(Ja konstatēts vairāk nekā viens avots, lūdzu, norādiet amatu vietu skaitu, kas rodas no katra avota)

- Programmas pārvaldībai patlaban iedalītās amata vietas, kas jāaizstāj ar citām, vai jāpagarina termiņš, uz kuru tās iedalītas
- Amata vietas, kas n gadam iedalītas saskaņā ar gada stratēģisko plānošanu vai provizorisko budžeta projektu
- Amata vietas, kas pieprasāmas, veicot nākamā gada stratēģisko plānošanu vai provizorisko budžeta projektu
- Amata vietas, kas jāiedala, pārgrupējot vadības dienestu resursus (iekšējā pārgrupēšana)
- Amata vietas, kas nepieciešamas n gadā, lai gan nav paredzētas, veicot attiecīgā gada stratēģisko plānošanu un sagatavojot provizorisko budžeta projektu

⁴³ Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā

⁴⁴ Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā

⁴⁵ Atbilstīgās izmaksas ir ietvertas pamatsummā

8.2.4. Citi administratīvie izdevumi, kas ietverti pamatsummā (XX 01 04./05. – Administratīvās pārvaldības izdevumi)

miljoni EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Budžeta pozīcija (numurs un nosaukums)	gads n	gads n+1	gads n+2	gads n+3	gads n+4	gads n+5 un turpmākie gadi	KOPĀ
1 Tehniska un administratīva palīdzība (ieskaitot ar to saistītās personāla izmaksas)							
Izpildaģentūras ⁴⁶							
Cita tehniska un administratīva palīdzība							
<i>intra muros</i>							
<i>extra muros</i>							
Tehniska un administratīva palīdzība Kopā							

8.2.5. Cilvēkresursu finansiālās izmaksas un ar tiem saistītās izmaksas, kas nav ietvertas atskaites summā

miljoni EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

Cilvēkresursu veids	2006. gads	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads
Ierēdņi un pagaidu darbinieki (XX 01.01.)						
Darbinieki, kurus finansē atbilstoši XX 01.02. pantam (palīgdarbinieki, valstu eksperti, līgumdarbinieki u.c.) (norādīt budžeta pozīciju)						
Cilvēkresursu un ar tiem saistītās izmaksas kopā (NAV ietvertas atskaites summā)						

Aprēķins – jāatsaucas uz 8.2.1. punktu, ja piemērojams

⁴⁶ Jāatsaucas uz īpašu tiesību akta finanšu pārskatu attiecīgai izpildaģentūrai(ām).

8.2.6. Citas administratīvās izmaksas, kas nav ietvertas pamatsummā

miljoni EUR (līdz 3 zīmēm aiz komata)

	2006. gads	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	KOPĀ
XX 01 02 11 01 – Komandējumi							
XX 01 02 11 02 – Sanāksmes un konferences							
01 02 11 03 – Obligātās komitejas (27C730)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168
XX 01 02 11 04 – Pētījumi un konsultācijas							
XX 01 02 11 05 – Informācijas sistēmas							
2 Citi pārvaldības resursi kopā (XX 01 02 11)							
3 Citi administratīva rakstura izdevumi (precizēt, norādot arī budžeta pozīciju)							
Administratīvie izdevumi kopā, izņemot cilvēkresursu un saistītās izmaksas (NAV ietverti atskaites summā)			0.056	0.0375	0.0375	0.0375	0.168

Aprēķins – 3 piegādes ķēdes aizsardzības pārstāvju komitejas sanāksmes pirmajā gadā – 2 sanāksmes nākošajos gados. Valstu ekspertu ceļojuma izmaksu kompensācija, aprēķināta kā 25 reizes vidēji 750 eiro vienam ekspertam.