

Úřední věstník

Evropské unie

C 114 E



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 53
4. května 2010

Oznámení č.	Obsah	Strana
	III Přípravné akty	
	Rada	
2010/C 114 E/01	Postoj Rady (EU) č. 2/2010 v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu Přijato Radou dne 22. února 2010 ⁽¹⁾	1
2010/C 114 E/02	Postoj Rady (EU) č. 3/2010 v prvním čtení k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o průmyslových emisích (integrované prevenci a omezování znečištění) Přijato Radou dne 1. března 2010 ⁽¹⁾	17

CS

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

III

(Přípravné akty)

RADA

POSTOJ RADY (EU) č. 2/2010 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu

Přijato Radou dne 22. února 2010

(Text s významem pro EHP)

(2010/C 114 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

pokud jde o nákladní dopravu, základem pro pokrok směrem k dosažení udržitelné mobility.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

- (2) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství⁽⁴⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury⁽⁵⁾ byly významnými kroky pro vytvoření vnitřního železničního trhu.

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁽²⁾,

- (3) Aby mohly být služby mezinárodní a vnitrostátní železniční nákladní dopravy, které jsou otevřené hospodářské soutěži od 1. ledna 2007, konkurenceschopné vůči ostatním druhům dopravy, musí mít k dispozici kvalitní a dostatečně financovanou železniční infrastrukturu, tj. takovou, která umožňuje poskytování služeb nákladní dopravy za řádných podmínek z hlediska přepravní rychlosti a doby přepravy a která je spolehlivá, čímž se rozumí, že poskytovaná služba skutečně odpovídá přijatým smluvním závazkům s železničními podniky.

v souladu se zvláštním legislativním postupem⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V rámci Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost a strategie Evropské unie pro udržitelný rozvoj je vytvoření vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy, zejména

- (4) Otevření trhu železniční nákladní dopravy umožnilo novým provozovatelům vstup na železniční síť. Pro optimalizaci využití sítě a pro zajištění její spolehlivosti je užitečné zavést doplňkové postupy na posílení spolupráce mezi jednotlivými provozovateli infrastruktury při přidělování mezinárodních tras pro nákladní vlaky.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 94.

⁽²⁾ Úř. věst. C 79, 27.3.2010, s. 45.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), postoj Rady ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (5) Rada na zasedání ve dnech 7. a 8. dubna 2008 dospěla k závěru, že je třeba podporovat efektivní využívání infrastruktury a popřípadě zlepšit kapacitu železniční infrastruktury opatřeními přijatými na evropské a vnitrostátní úrovni, a zejména prostřednictvím právních aktů.
- (6) V této souvislosti by zřízení mezinárodních železničních koridorů pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, v níž budou moci nákladní vlaky fungovat za řádných podmínek a budou moci snadno přejíždět z jedné vnitrostátní sítě do druhé, umožnilo zlepšit podmínky využívání infrastruktury.
- (7) Pokud jde o vytvoření mezinárodních železničních koridorů pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, ukazují již realizované iniciativy v oblasti železniční infrastruktury, že vytvoření mezinárodních koridorů, které reagují na konkrétní potřeby v jednom či několika jasně identifikovaných segmentech trhu nákladní dopravy, představuje nejvhodnější způsob.
- (8) Tímto nařízením by neměla být dotčena práva a povinnosti provozovatelů infrastruktury uvedená ve směrnici 91/440/EHS a směrnici 2001/14/ES a případně i práva a povinnosti přidělovajících subjektů podle čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES. Uvedené akty zůstanou v platnosti, a to i pokud jde o ustanovení, která se vztahují na koridory pro nákladní dopravu, zejména pokud jde o právo provozovatelů infrastruktury odmítnout nebo přijmout žádosti o kapacitu od jiných právních subjektů, než jsou železniční podniky.
- (9) Mezinárodní železniční koridory pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu by měly být vytvořeny způsobem, jenž je v souladu s koridory transevropské dopravní sítě (dále jen „TEN-T“) nebo evropského systému řízení železničního provozu (dále jen „ERTMS“). Za tímto účelem je nezbytný koordinovaný rozvoj sítí, zejména pokud jde o začlenění mezinárodních koridorů pro konkurenceschopnou železniční nákladní dopravu do stávajících koridorů sítě TEN-T a ERTMS. Dále je třeba stanovit na úrovni Unie harmonizační pravidla týkající se koridorů pro nákladní dopravu. V případě potřeby by mělo být vytváření těchto koridorů finančně podporováno v rámci programů TEN-T, výzkumných programů a programu Marco Polo a jiných politik a fondů Unie, jako je Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti.
- (10) V rámci koridoru pro nákladní dopravu je třeba zajistit náležitou koordinaci mezi členskými státy a příslušnými provozovateli infrastruktury, dostatečně upřednostnit železniční nákladní dopravu, vytvořit účinná a dostatečná propojení s ostatními druhy dopravy a stanovit vhodné podmínky pro rozvoj hospodářské soutěže mezi poskytovateli služeb nákladní železniční dopravy.
- (11) Společně s koridory pro nákladní dopravu zřízenými v souladu s článkem 3 tohoto nařízení by měly být na úrovni Unie posouzeny a schváleny další koridory pro nákladní dopravu podle jasně stanovených a transparentních kritérií a postupů, jež ponechají členským státům a provozovatelům infrastruktury dostatečný prostor pro rozhodování a řízení tak, aby mohli zohlednit stávající iniciativy pro zvláštní koridory, např. ERTMS, RailNetEurope (RNE) a TEN-T, a přijmout opatření přizpůsobená svým zvláštním potřebám.
- (12) S cílem podporovat koordinaci mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury by měla být vytvořena odpovídající struktura řízení pro každý koridor pro nákladní dopravu, a to při zohlednění potřeby vyhnout se zdvojování již existujících struktur řízení.
- (13) S cílem reagovat na potřeby trhu by měly být postupy pro vytvoření koridoru pro nákladní dopravu uvedeny v prováděcím plánu, který by měl obsahovat stanovení a harmonogram opatření, kterými by se zlepšila výkonnost a kvalita nákladní dopravy. Aby bylo dále zajištěno, že plánovaná nebo prováděná opatření pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu splňují potřeby nebo očekávání všech uživatelů koridoru pro nákladní dopravu, musí být podle postupů stanovených správní radou pravidelně konzultováni žadatelé, kteří budou koridor pro nákladní dopravu pravděpodobně využívat.
- (14) Pro podporu zřizování koridorů pro nákladní dopravu v Unii by mělo být rovněž považováno za nezbytné vytváření intermodálních terminálů pro nákladní dopravu.
- (15) S cílem zajistit, aby kapacita na trase koridoru pro nákladní dopravu byla dostupná rovnoměrně a souvisle, je třeba investice do koridoru pro nákladní dopravu koordinovat mezi členskými státy a dotýcnými provozovateli infrastruktury a plánovat je podle potřeb koridoru pro nákladní dopravu. Měl by být zveřejněn harmonogram provádění investic s cílem zajistit dobrou informovanost všech žadatelů, kteří by mohli na koridoru působit. Investice by měly zahrnovat projekty týkající se rozvoje interoperabilních systémů a zvýšení maximální kapacity vlaků.
- (16) Ze stejných důvodů by všechny práce na infrastruktuře a jejích zařízeních, které by omezily dostupnou kapacitu koridoru pro nákladní dopravu, měly být koordinovány rovněž na úrovni koridoru pro nákladní dopravu a měly by být o nich zveřejňovány aktuální informace.
- (17) K usnadnění žádostí o kapacitu infrastruktury pro vlaky mezinárodní železniční nákladní dopravy je vhodné určit nebo zřídit jediné kontaktní místo pro žádosti o kapacitu pro každý koridor pro nákladní dopravu. K tomu je třeba vycházet ze stávajících iniciativ, zejména iniciativ zahájených ze strany RNE, subjektu, který působí jako koordinací nástroj pro provozovatele infrastruktury a poskytuje řadu služeb provozovatelům mezinárodní nákladní dopravy.

- (18) Řízení koridorů pro nákladní dopravu by mělo rovněž zahrnovat postupy pro přidělování kapacity infrastruktury mezinárodním nákladním vlakům provozovaným v takových koridorech. Tyto postupy by měly zohlednit potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy.
- (19) S cílem zajistit lepší využívání železniční infrastruktury je třeba koordinovat provoz těchto infrastruktur a terminálů, které se nacházejí po celém koridoru pro nákladní dopravu.
- (20) Pravidly přednosti se mohou rovněž rozumět prioritní cíle v závislosti na situaci v příslušném členském státě.
- (21) Pro nákladní vlaky jedoucí koridorem pro nákladní dopravu by měla být v případě narušení plynulosti dopravy v nejvyšší možné míře zajištěna dostatečná přenosnost, a to s ohledem na potřeby všech segmentů železniční dopravy.
- (22) S cílem objektivně posoudit přínosy vyplývající z opatření zaměřených na zřízení koridoru pro nákladní dopravu by měl být sledován výkon a kvalita služeb železniční nákladní dopravy v rámci koridoru pro nákladní dopravu a pravidelně by měly být zveřejňovány zprávy o kvalitě. Hodnocení výkonu a kvality by mělo zahrnovat výsledek průzkumů spokojenosti uživatelů koridorů pro nákladní dopravu.
- (23) S cílem zajistit nediskriminační přístup k mezinárodním službám železniční dopravy je nezbytné zajistit účinnou koordinaci mezi regulačními orgány u různých sítí, které koridor pro nákladní dopravu pokrývá.
- (24) S cílem usnadnit přístup k informacím o využívání celé hlavní infrastruktury v koridoru pro nákladní dopravu a s cílem zaručit nediskriminační přístup na tento koridor by správní rada měla vypracovat, pravidelně aktualizovat a zveřejňovat dokument obsahující všechny tyto informace.
- (25) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zřízení evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, která se skládá z koridorů pro nákladní dopravu, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodů rozsahu a účinků tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (26) Měla by být zavedena spravedlivá pravidla založená na spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, kteří musí poskytovat kvalitní služby provozovatelům nákladní dopravy v rámci mezinárodního železničního koridoru, pokud jde o koordinaci investic, spravování kapacity infrastruktury a řízení dopravy.
- (27) Vzhledem k tomu, že mezinárodní vlaky potřebují jezdit po trasách využívajících více koridorů vymezených tímto nařízením, mohou provozovatelé infrastruktury více koridorů rovněž koordinovat svou činnost s cílem zajistit na příslušných koridorech dostupnost kapacity, plynulost provozu a důsledné uplatňování pravidel přednosti různých segmentů železniční dopravy v případě narušení plynulosti dopravy.
- (28) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (29) Komise by měla být dále zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny přílohy II. V souladu se závazkem, který Komise učinila ve svém sdělení ze dne 9. prosince 2009 o provádění článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, je obzvláště důležité, aby Komise během přípravných prací vedla konzultace s odborníky,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÉ ZÁLEŽITOSTI

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro zřízení a organizaci mezinárodních železničních koridorů pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní železniční dopravu. Stanoví pravidla pro výběr, organizaci a řízení koridorů pro nákladní dopravu.

2. Toto nařízení se vztahuje na řízení a využívání železniční infrastruktury v koridorech pro nákladní dopravu.

Článek 2

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí definice, které jsou uvedeny v článku 2 směrnice 2001/14/ES.

2. Spolu s definicemi uvedenými v odstavci 1 se použijí tyto definice:

- a) „koridorem pro nákladní dopravu“ se rozumí všechny určené železniční tratě v členských státech a popřípadě v třetích evropských zemích, spojující terminály podél hlavní trasy koridoru pro nákladní dopravu, včetně železniční infrastruktury a jejího zařízení, seřaďovacích nádraží a zařízení pro vlakotvorbu a případně také tratí tvořících objízdné trasy;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- b) „prováděcím plánem“ se rozumí dokument představující prostředky a strategii, které dotyčné strany hodlají provádět, aby během stanoveného období přijaly nezbytná a dostatečná opatření pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu;
- c) „terminálem“ se rozumí zařízení nacházející se v koridoru pro nákladní dopravu, které je speciálně uspořádáno tak, aby umožňovalo nakládku nebo vykládku zboží nákladních vlaků a integraci železniční nákladní dopravy s dopravou silniční, námořní, vodní a leteckou, jakož i vlakotvorbu či rozřazování nákladních vlaků a případně provádění postupů na hranicích se třetími evropskými zeměmi.

KAPITOLA II

URČENÍ A ŘÍZENÍ MEZINÁRODNÍCH ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ PRO KONKURENCESCHOPNOU NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 3

Určení počátečních koridorů pro nákladní dopravu

1. Do ... (*) zřídí členské státy uvedené v příloze I koridory pro nákladní dopravu na hlavních trasách uvedených v této příloze. Dotyčné členské státy podají Komisi informace o zřízení koridorů pro nákladní dopravu.
2. Odchylně od odstavce 1 se koridory pro nákladní dopravu na hlavních trasách uvedených v bodech 3, 5 a 8 přílohy I zřídí do ... (**).

Článek 4

Výběr dalších koridorů pro nákladní dopravu

1. Každý členský stát, který má železniční hraniční přechod s jiným členským státem, se účastní zřízení alespoň jednoho koridoru pro nákladní dopravu, ledaže by tento závazek byl již splněn podle článku 3.
2. Bez ohledu na odstavec 1, se členské státy na žádost kteréhokoli členského státu podílejí na zřízení koridoru pro nákladní dopravu podle odstavce 1 nebo na prodloužení již existujícího koridoru s cílem umožnit sousednímu členskému státu splnit jeho závazek podle uvedeného odstavce.
3. Aniž jsou dotčeny povinnosti členských států podle článku 7 směrnice 91/440/ES, pokud se některý členský stát domnívá, že by zřízení koridoru pro nákladní dopravu nebylo v zájmu žadatelů, kteří by pravděpodobně koridor pro nákladní dopravu využívali, nebo by neznamenal významné socioekonomické přínosy či by znamenal nepřiměřenou zátěž, dotyčný

(*) Pro Úř. věst.: vložte prosím datum odpovídající třem letům ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

(**) Pro Úř. věst.: vložte prosím datum odpovídající pěti letům ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

členský stát není povinen se na zřízení koridoru podílet podle odstavců 1 a 2 tohoto článku, s výhradou rozhodnutí Komise přijaté poradním postupem podle čl. 19 odst. 2.

4. Členský stát není povinen se na zřízení koridoru podílet podle odstavců 1 a 2, pokud má železniční síť s jiným rozchodem kolejí, než je rozchod kolejí hlavní železniční sítě v rámci Unie.

5. Do ... (***) a po konzultaci příslušných provozovatelů infrastruktury a žadatelů navrhnou dotyčné členské státy společně v zájmu splnění povinnosti podle odstavců 1 a 2 Komisi zřízení koridorů pro nákladní dopravu, přičemž zohlední kritéria uvedená v příloze II.

6. Komise posoudí příslušné návrhy na zřízení koridorů pro nákladní dopravu podle odstavce 5 a do devíti měsíců po předložení návrhu přijme regulativním postupem podle čl. 19 odst. 3 rozhodnutí o tom, zda je tento návrh v souladu s tímto článkem.

7. Dotyčné členské státy zřídí koridory pro nákladní dopravu do tří let od přijetí rozhodnutí Komise podle odstavce 6.

8. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny přílohy II. Při přípravě aktů v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 1 musí Komise postupovat v souladu s ustanoveními směrnice 2001/14/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepřelované znění) ⁽¹⁾, zohlední plán implementace týkající se interoperabilních systémů, rozvoj železničních systémů a sítě TEN-T a zejména pak zohlední provádění ERTMS, jakož i vývoj trhu nákladní dopravy, včetně propojení s ostatními druhy dopravy.

Na akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto odstavci se použijí postupy uvedené v článcích 20, 21 a 22.

Článek 5

Změna koridorů pro nákladní dopravu

1. Koridory pro nákladní dopravu podle článků 3 a 4 se mohou měnit na základě společného návrhu, který dotyčné členské státy předloží Komisi po konzultaci příslušných provozovatelů infrastruktury a žadatelů.

2. Komise přijme regulativním postupem podle čl. 19 odst. 3 rozhodnutí o návrhu, přičemž zohlední kritéria stanovená v příloze II.

(***) Pro Úř. věst.: vložte prosím datum odpovídající dvěma letům ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

Článek 6

Urovnávání sporů

Pokud se dva nebo více členských států nedohodnou na zřízení nebo změně koridoru pro nákladní dopravu a na otázkách, které se týkají železniční infrastruktury umístěné na jejich území, Komise na žádost jednoho z dotyčných členských států konzultuje o této záležitosti výbor uvedený v článku 19. Stanovisko Komise se oznámí dotyčným členským státům. Dotyčné členské státy zohlední toto stanovisko s cílem nalézt řešení a přijmou rozhodnutí na základě vzájemného souhlasu.

Článek 7

Řízení koridorů pro nákladní dopravu

1. Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotyčné členské státy výkonnou radu odpovídající za definování obecných cílů koridoru pro nákladní dopravu, dohled a přijetí opatření, jak výslovně stanoví články 8, 10 a 23. Výkonná rada se skládá ze zástupců orgánů dotyčných členských států.

2. Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotyční provozovatelé infrastruktury a případně přidávající subjekty podle čl. 14. odst. 2 směrnice 2001/14/ES správní radu odpovědnou za přijetí opatření, jak je výslovně stanoveno v odstavci 6 tohoto článku a článcích 8 a 10, čl. 12 odst. 1, čl. 13 odst. 2, 5 a 6, čl. 15 odst. 1, článku 16 a čl. 17 odst. 2 a 3 tohoto nařízení. Správní rada se skládá ze zástupců provozovatelů infrastruktury.

3. Výkonná rada přijímá rozhodnutí na základě vzájemného souhlasu zástupců orgánů dotyčných členských států.

4. Správní rada přijímá svá rozhodnutí, včetně rozhodnutí o svém právním postavení, zdrojích a personálu, na základě vzájemného souhlasu dotyčných provozovatelů infrastruktury.

5. Odpovědností výkonné a správní rady není dotčena nezávislost provozovatelů infrastruktury podle čl. 4 odst. 2 směrnice 91/440/EHS.

6. Správní rada zřídí poradní skupinu složenou z provozovatelů a vlastníků terminálů koridoru pro nákladní dopravu. Tato poradní skupina může vydat stanovisko k jakémukoli návrhu správní rady, který má přímé dopady na investice a na správu terminálů. Poradní skupina může rovněž vydat stanoviska z vlastního podnětu. Správní rada všechna tato stanoviska zohlední.

Článek 8

Prováděcí opatření týkající se plánu koridoru pro nákladní dopravu

1. Správní rada vypracuje prováděcí plán a předloží jej ke schválení výkonné radě. Tento plán zahrnuje:

- a) popis charakteristik koridoru pro nákladní dopravu, včetně úzkých míst na infrastruktuře, a plán opatření nezbytných pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu;
- b) základní aspekty studie o dopravě a provozu podle odstavce 3;
- c) cíle koridorů pro nákladní dopravu, zejména pokud jde o jejich výkonnost a kvalitu vyjádřenou z hlediska kvality služby a kapacity koridoru pro nákladní dopravu v souladu s článkem 17;
- d) plán investic podle článku 10; a
- e) opatření k provedení článků 11 až 17.

2. Správní rada pravidelně přezkoumává prováděcí plán a zohledňuje přitom pokrok dosažený při jeho provádění, situaci na trhu železniční dopravy na daném koridoru pro nákladní dopravu a výkonnost a kvalitu měřenou v souladu s cíli uvedenými v odst. 1 písm. c).

3. Správní rada provádí pravidelné dopravně-provozní studie týkající se zjištěných a očekávaných změn v provozu na koridoru pro nákladní dopravu, které se zabývají různými segmenty železniční dopravy, zahrnující jak nákladní, tak i osobní dopravu.

4. Prováděcí plán zohlední rozvoj terminálů s cílem vyhovět potřebám železniční nákladní dopravy provozované na daném koridoru pro nákladní dopravu.

Článek 9

Konzultace žadatelů

Správní rada zavede konzultační mechanismy umožňující náležité zapojení žadatelů, kteří budou pravděpodobně koridor pro nákladní dopravu využívat. Zejména zajistí, aby byli žadatelé konzultováni před předložením prováděcího plánu výkonné radě podle článku 8.

KAPITOLA III

INVESTICE V KORIDORU PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 10

Plánování investic

1. Správní rada vypracuje a pravidelně přezkoumává plán investic a předkládá jej ke schválení výkonné radě. Tento plán zahrnuje:

- a) seznam plánovaných projektů pro rozšíření, obnovu nebo modernizaci železniční infrastruktury a jejího zařízení po celém koridoru pro nákladní dopravu a seznam souvisejících finančních potřeb a finančních zdrojů;

- b) plán implementace týkající se interoperabilních systémů na koridoru pro nákladní dopravu a splňující základní požadavky a technické specifikace pro interoperabilitu, které se použijí na příslušnou síť podle definice ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES. Tento plán implementace vychází z analýzy nákladů a přínosů týkající se využití interoperabilních systémů;
- c) plán řízení kapacity nákladních vlaků, které mohou jezdit na koridoru pro nákladní dopravu. Tento plán lze založit na zvýšení délky vlaku, průjezdného průřezu nebo hmotnosti na nápravu, které jsou povoleny pro vlaky provozované na koridoru pro nákladní dopravu; a
- d) případně odkaz na příspěvek Unie plánovaný v rámci finančních programů Unie.

2. Uplatňováním tohoto článku není dotčena pravomoc členských států, pokud jde o plánování a financování železniční infrastruktury.

Článek 11

Koordinace prací

Příslušní provozovatelé infrastruktury koordinují a včas a řádným způsobem zveřejňují své harmonogramy pro provádění všech prací na infrastruktuře a jejím vybavení, které by omezily dostupnou kapacitu na koridoru pro nákladní dopravu.

KAPITOLA IV

ŘÍZENÍ KORIDORU PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 12

Jediné kontaktní místo pro žádosti o přidělení kapacity infrastruktury

1. Správní rada koridoru pro nákladní dopravu určí nebo zřídí na základě spolupráce mezi provozovateli infrastruktury společný orgán či informační systém, nabízející žadatelům možnost požádat na jediném místě v jediné žádosti o přidělení kapacity infrastruktury pro nákladní vlaky překračující alespoň jednu hranici na trase koridoru pro nákladní dopravu (dále jen „jediné kontaktní místo“).
2. Jediné kontaktní místo rovněž poskytne základní informace týkající se přidělení kapacity infrastruktury, včetně informací podle článku 16.
3. Jediné kontaktní místo předá veškeré žádosti o přidělení kapacity infrastruktury neprodleně příslušným provozovatelům infrastruktury a případně přidělovacím subjektům podle čl. 14. odst. 2 směrnice 2001/14/ES, kteří přijmou rozhodnutí o těchto žádostech v souladu s článkem 13 a kapitolou III uvedené směrnice.
4. Činnosti jediných kontaktních míst se provádí za transparentních a nediskriminačních podmínek. Tyto činnosti podlé-

hají kontrole ze strany regulačních subjektů v souladu s článkem 18.

Článek 13

Kapacita přidělená nákladním vlakům

1. Členské státy spolupracují na vymezení rámce pro přidělování kapacity infrastruktury v koridoru pro nákladní dopravu v souladu se svými pravomocemi podle čl. 14 odst. 1 směrnice 2001/14/ES.
2. Správní rada posoudí kapacitu potřebnou pro nákladní vlaky provozované na příslušném koridoru pro nákladní dopravu, přičemž zohlední dopravně-provozní studii uvedenou v čl. 8 odst. 3 tohoto nařízení, žádosti o kapacitu infrastruktury týkající se období minulých i stávajících jízdních řádů a rámcové dohody.

3. Na základě posouzení uvedeného v odstavci 2 tohoto článku provozovatelé infrastruktury příslušného koridoru pro nákladní dopravu postupem podle článku 15 směrnice 2001/14/ES společně definují a organizují mezinárodní předem plánované vlakové trasy pro nákladní vlaky, přičemž zohlední potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy. Tyto předem plánované trasy se zveřejní nejpozději tři měsíce před konečným datem pro přijetí žádostí o kapacitu podle přílohy III směrnice 2001/14/ES. Provozovatelé infrastruktury několika koridorů pro nákladní dopravu mohou v případě potřeby koordinovat mezinárodní předem plánované vlakové trasy, poskytující kapacitu na dotýčných koridorech pro nákladní dopravu.

4. Provozovatelé infrastruktury příslušného koridoru pro nákladní dopravu přidělují tyto předem plánované trasy přednostně nákladním vlakům překračujícím alespoň jednu hranici.

5. Je-li to odůvodněno potřebami trhu a posouzením podle odstavce 2 tohoto článku, provozovatelé infrastruktury společně definují rezervní kapacitu pro mezinárodní nákladní vlaky provozované v koridorech pro nákladní dopravu a zohlední přitom potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy, a budou mít tuto rezervu k dispozici v rámci konečných verzí jízdních řádů, aby mohli rychle a přiměřeně reagovat na žádosti ad hoc o kapacitu, jak je uvedeno v článku 23 směrnice 2001/14/ES. Tato kapacita musí být rezervována do určitého okamžiku před plánovaným časem jízdy stanoveného správní radou. Tento okamžik nesmí nastat dříve než 90 dnů před plánovaným časem jízdy.

Rezervní kapacita se určí na základě posouzení uvedeného v odstavci 2. Tato rezervní kapacita bude k dispozici pouze v případě skutečné potřeby trhu.

6. Správní rada podporuje koordinaci pravidel přednosti souvisejících s přidělováním kapacity v koridoru pro nákladní dopravu.

7. S výjimkou případů vyšší moci nesmí být vlaková trasa přidělena nákladnímu vlaku podle tohoto článku zrušena ve lhůtě kratší než jeden měsíc před plánovaným časem jízdy podle jízdního řádu, nedá-li dotčený žadatel s tímto zrušením svůj souhlas. V takovém případě se příslušný provozovatel infrastruktury dotčenému žadateli pokusí navrhnout vlakovou trasu rovnocenné kvality a spolehlivosti, kterou má žadatel právo přijmout nebo odmítnout. Tímto ustanovením nejsou dotčena jakákoli práva, která může mít žadatel podle dohody uvedené v čl. 19 odst. 1 směrnice 2001/14/ES.

8. Provozovatelé infrastruktury dotčeného koridoru pro nákladní dopravu a poradní skupina uvedená v čl. 7 odst. 6 stanoví postupy k zajištění optimální koordinace přidělování kapacity mezi provozovateli infrastruktury jak pro žádosti podle čl. 12 odst. 1, tak pro žádosti obdržené od dotčených provozovatelů infrastruktury. Přitom se rovněž zohlední přístup k terminálům.

9. Odkazy na provozovatele infrastruktury v odstavcích 4 a 8 tohoto článku zahrnují, tam kde je to vhodné, přidělovající subjekty ve smyslu čl. 14. odst. 2 směrnice 2001/14/ES.

Článek 14

Řízení dopravy

1. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu zavedou postupy pro koordinaci řízení dopravy na celém koridoru pro nákladní dopravu a mohou zavést postupy pro koordinaci řízení dopravy na několika koridorech pro nákladní dopravu.

2. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu a poradní skupina uvedená v čl. 7 odst. 6 zavedou postupy pro zajištění optimální koordinace mezi provozováním železniční infrastruktury a provozováním příslušných terminálů.

Článek 15

Řízení dopravy v případě narušení plynulosti dopravy

1. Správní rada přijme společné cíle týkající se dodržování jízdního řádu nebo obecné pokyny pro řízení dopravy v případě narušení plynulosti provozu vlaků na koridoru pro nákladní dopravu.

2. Každý dotčený provozovatel infrastruktury vypracuje pravidla přednosti mezi různými segmenty železniční dopravy pro řízení provozu v části koridoru pro nákladní dopravu, která spadá pod odpovědnost tohoto provozovatele infrastruktury, v souladu se společnými cíli nebo obecnými pokyny uvedenými v odstavci 1 tohoto článku. Tato pravidla přednosti se zveřejní ve zprávě o síti uvedené v článku 3 směrnice 2001/14/ES.

3. Zásady pro stanovení pravidel přednosti stanoví alespoň to, že se pokud možno nezmění vlaková trasa uvedená

v čl. 13 odst. 3 a 5 přidělená pro nákladní vlaky, které dodržují své jízdní řády. Zásady pro stanovení pravidel přednosti se zaměří na minimalizaci celkové doby potřebné na obnovení provozu v příslušné síti dle jízdního řádu s přihlédnutím k potřebám všech segmentů železniční dopravy. Za tímto účelem mohou provozovatelé infrastruktury koordinovat řízení mezi různými segmenty železniční dopravy v rámci několika koridorů pro nákladní dopravu.

Článek 16

Informace o podmínkách využívání koridoru pro nákladní dopravu

Správní rada vypracuje, pravidelně aktualizuje a zveřejňuje dokument, který obsahuje:

- a) všechny informace obsažené ve zprávách o sítích pro jednotlivé vnitrostátní sítě, které se týkají koridoru pro nákladní dopravu, vypracovaných postupem podle článku 3 směrnice 2001/14/ES;
- b) seznam a charakteristiky terminálů, zejména informace týkající se podmínek a způsobů přístupu k těmto terminálům;
- c) informace týkající se postupů uvedených v čl. 13 odst. 8 a čl. 14 odst. 2;
- d) prováděcí plán.

Článek 17

Kvalita služby v koridoru pro nákladní dopravu

1. Provozovatelé infrastruktury v příslušném koridoru pro nákladní dopravu podpoří slčitelnost mezi systémy odměňování výkonu a kvality podle článku 11 směrnice 2001/14/ES.

2. Správní rada sleduje výkon a kvalitu služeb železniční nákladní dopravy v rámci koridoru pro nákladní dopravu a jednou ročně výsledky tohoto sledování zveřejní.

3. Správní rada organizuje průzkum spokojenosti uživatelů koridoru pro nákladní dopravu a jednou ročně výsledky tohoto průzkumu zveřejní.

Článek 18

Regulační subjekty

1. Regulační subjekty uvedené v článku 30 směrnice 2001/14/ES spolupracují na sledování hospodářské soutěže v rámci koridoru pro železniční nákladní dopravu. Zejména zajistí nediskriminační přístup k příslušnému koridoru a jsou odvolacími orgány podle čl. 30 odst. 2 uvedené směrnice. Vyměňují si potřebné informace získané od provozovatelů infrastruktury a případně od jiných osob.

2. V případě stížnosti předložené regulačnímu subjektu žadatelem ohledně služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy nebo v rámci šetření prováděného z vlastního podnětu regulačním subjektem dotyčný regulační subjekt konzultuje regulační subjekty všech dalších členských států, přes jejichž území vede mezinárodní trasa dotyčného nákladního vlaku, a před přijetím rozhodnutí si vyžádá veškeré nezbytné informace.

3. Regulační subjekty konzultované podle odstavce 2 poskytnou dotyčnému regulačnímu subjektu veškeré informace, které jsou podle svého vnitrostátního práva samy oprávněny požadovat. Tyto informace lze použít výhradně pro účely řešení stížnosti nebo pro účely šetření podle odstavce 2.

4. Regulační subjekt, ke kterému je podána stížnost nebo který zahájil šetření z vlastního podnětu, předá příslušné informace odpovědnému regulačnímu subjektu, aby tento subjekt mohl přijmout opatření týkající se dotyčných stran.

5. Všichni sdružení zástupci provozovatelů infrastruktury podle čl. 15 odst. 1 směrnice 2001/14/ES neprodleně zajistí poskytnutí veškerých informací nezbytných pro řešení stížnosti nebo pro šetření podle odstavce 2 tohoto článku, které jsou požadovány regulačním subjektem členského státu, v němž je dotyčný sdružený zástupce usazen. Tento regulační subjekt je oprávněn předávat tyto informace týkající se příslušné mezinárodní trasy regulačním subjektům uvedeným v odstavci 2 tohoto článku.

KAPITOLA V

Závěrečná ustanovení

Článek 19

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v čl. 11 písm. a) směrnice 91/440/EHS.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

Článek 20

Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 8 je svěřena Komisi na dobu pěti let po vstupu tohoto nařízení v platnost. Komise předloží zprávu o přenesených pravomocích nejpozději šest měsíců před ukončením tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhé období, pokud je Evropský parlament nebo Rada nezruší v souladu s článkem 21.

2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v článcích 21 a 22.

Článek 21

Zrušení přenesení pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 20 zrušit.

2. Orgán, který zahájí interní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, uvědomí nejpozději jeden měsíc před přijetím konečného rozhodnutí druhý orgán a Komisi a uvede pravomoci, jejichž přenesení by mohlo být zrušeno, a důvody tohoto zrušení.

3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který v něm je upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 22

Námítky proti aktům v přenesené pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě tří měsíců ode dne oznámení.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada v této lhůtě námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém rozhodnutí námitky nevyslovit, vstupuje akt v přenesené pravomoci v platnost dnem v něm stanoveným.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námitky. Orgán, který vyslovuje námitky proti aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.

Článek 23

Sledování provádění

Každé dva roky od zřízení koridoru pro nákladní dopravu předloží výkonná rada uvedená v čl. 7 odst. 1 Komisi výsledky provádění plánu pro tento koridor. Komise provede analýzu těchto výsledků a uvědomí o této analýze výbor uvedený v článku 19.

Článek 24

Zpráva

Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení. Vypracuje zprávu pro Evropský parlament a Radu poprvé do ... (*) a poté každé tři roky.

Článek 25

Přechodná ustanovení

Toto nařízení se nevztahuje na Kyprskou republiku a na Maltu do té doby, dokud nebudou mít na svém území zaveden železniční systém.

Článek 26

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 27

Vyhlášení

Toto nařízení bude vyhlášeno v Úředním věstníku Evropské unie.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

(*) Pro Úř. věst.: vložte prosím datum odpovídající pěti letům ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

PŘÍLOHA I

Seznam hlavních tras koridorů pro nákladní dopravu

	Členské státy	Hlavní trasy ⁽¹⁾
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge – Antverpy/Rotterdam – Duisburg – [Basilej] – Milán – Ženeva
2.	NL, BE, LU FR,	Rotterdam – Antverpy – Lucemburk – Mety – Dijon – Lyon/[Basilej]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm – Malmö – Kodaň – Hamburk – Innsbruck – Verona – Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines – Lisabon/Leixões –Madrid – San Sebastian – Bordeaux – Paříž Sines – Elvas/Algeciras – Mety
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdyně – Katowice – Ostrava/Žilina – Vídeň – Terst/Koper
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería – Valencie/Madrid – Zaragoza/Barcelona – Marseille – Lyon – Turín – Udine – Terst/Koper – Lublaň – Budapešť – Záhony (maďarsko-ukrajinská hranice)
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	Praha – Vídeň/Bratislava – Budapešť – Bukurešť – Konstanta Vidin – Sofia – Soluň – Atény
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antverpy – Cáchy/Berlín – Varšava – Terespol (polsko- běloruská hranice)/Kaunas
9.	CZ, SK	Praha – Horní Lideč – Žilina – Košice – Černá nad Tisou – (slovensko-ukrajinská hranice)

⁽¹⁾ Lomítkem „ / “ jsou naznačeny alternativní trasy.

PŘÍLOHA II

Kritéria, která mají být zohledněna podle článků 4 a 5

- a) Soulad koridorů pro nákladní dopravu se sítí TEN-T, koridory ERTMS nebo koridory vymezenými sdružením RNE;
- b) Začlenění prioritních projektů sítě TEN-T ⁽¹⁾ do příslušného koridoru pro nákladní dopravu;
- c) Koridor pro nákladní dopravu překračuje území alespoň tří členských států, nebo dvou členských států, pokud je vzdálenost mezi železničními terminály obsluhovanými dotyčným koridorem pro nákladní dopravu větší než 500 km;
- d) zájem žadatelů o příslušný koridor pro nákladní dopravu;
- e) rovnováha mezi socioekonomickými náklady a přínosy vyplývajícími ze zřízení koridoru pro nákladní dopravu;
- f) soudržnost všech koridorů pro nákladní dopravu navržených členskými státy s cílem dosáhnout zavedení evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu;
- g) existence náležitého propojení s ostatními druhy dopravy, zejména díky vhodné síti terminálů, včetně terminálů v námořních a vnitrozemských přístavech;
- h) případně lepší propojení mezi členskými státy a sousedními třetími zeměmi.

⁽¹⁾ Viz příloha III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1).

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Komise dne 15. prosince 2008 předložila návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy.

Evropský parlament dne 23. dubna 2009 přijal stanovisko hlasováním v prvním čtení.

Rada dne 11. června 2009 dosáhla politické dohody o návrhu směrnice.

Dne 22. února 2010 Rada přijala postoj v prvním čtení v souladu s řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Při své práci Rada vzala v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾ a Výboru regionů. ⁽²⁾

II. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

1. Obecné otázky

Komise dne 15. prosince 2008 předložila návrh nařízení o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy. Cílem navrženého nařízení je vytvořit evropskou železniční síť zajišťující konkurenceschopnou nákladní dopravu sestávající z mezinárodních koridorů, poskytujících provozovatelům efektivní a vysoce kvalitní infrastrukturu nákladní dopravy. V důsledku toho by provozovatelé železnic měli být schopni nabízet efektivní a vysoce kvalitní služby a měli by být konkurenceschopnější na trhu přepravy zboží. Za tímto účelem návrh stanoví pravidla pro vytváření a změnu koridorů pro nákladní dopravu, jejich organizaci a správu a opatření pro provádění koridorů pro nákladní dopravu, investiční plánování a řízení kapacit a provozu.

Postoj Rady v prvním čtení stanoví soudržný rámec pro zavedení evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy. Pro stanovení počátečních koridorů pro nákladní dopravu předpokládá jednodušší postup, založený na seznamu hlavních tras koridorů. Tento počáteční seznam by měl být doplněn členskými státy neuvedenými v příloze I nařízení, které koridory pro nákladní dopravu zavedou později. Přístup Rady navíc předpokládá možnost odchýlit se od stanovených pravidel. Zahrnuje rovněž lépe uspořádaný systém správy koridorů pro nákladní dopravu. Rada se také dohodla na zavedení pružnějšího systému žádostí o trasy pro nákladní vlaky, založeném na posílení spolupráce mezi provozovateli infrastruktur.

2. Hlavní otázky

i) Výběr koridorů pro nákladní dopravu

Komise navrhla postup, podle něhož by každý členský stát měl zřídit alespoň jeden koridor s jiným dotčeným členským státem či členskými státy. Některé členské státy by navíc byly povinny na základě roční výkonnosti železniční nákladní dopravy v těchto členských státech vyjádřené v tunokilometrech zřídit alespoň 2 nebo 3 koridory.

Rada přijala jiné řešení, které spočívá ve zřízení počátečních koridorů pro nákladní dopravu podle seznamu hlavních tras koridorů uvedeném v příloze I nařízení, a to do určitého konkrétního okamžiku, a v povinné účasti členských států, které nejsou uvedeny na tomto seznamu, na zřízení alespoň jednoho koridoru pro nákladní dopravu. Členské státy se budou rovněž podílet na zřízení koridoru nebo na prodloužení již existujícího koridoru s cílem zaručit, že sousední členský stát splní povinnost zřídit alespoň jeden koridor pro nákladní dopravu.

Uvedené řešení zahrnuje dvě možné odchylky od povinnosti podílet se na zřízení koridoru pro nákladní dopravu. První odchylka by mohla být oprávněná za určitých podmínek, jako je nedostatek zájmu ze strany žadatelů, kteří by tento koridor pravděpodobně využívali, žádné socioekonomické přínosy či nepřiměřená zátěž spojená se zřízením koridoru. Tato odchylka je podmíněna rozhodnutím Komise v souladu s postupem projednávání ve výborech. Druhá odchylka by se mohla týkat těch členského státu, který má železniční síť s jiným rozchodem kolejí než hlavní železniční síť v rámci Unie.

⁽¹⁾ Stanovisko ze dne 15. července 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽²⁾ (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku).

Evropský parlament do návrhu Komise zařadil následující změny:

- Koridory pro nákladní dopravu by měly spojovat nejméně dva členské státy a být kompatibilní s koridory TEN-T nebo ERTMS. Je-li to nezbytné, mohou být součástí koridoru také některé úseky s velkým či potenciálně velkým objemem nákladní dopravy, které nejsou zahrnuty do TEN-T.
- O vytvoření nebo změně koridoru pro nákladní dopravu rozhodují dotčené členské státy poté, co oznámily Komisi své záměry a připojily návrh vypracovaný s dotčenými provozovateli infrastruktury, přičemž zohlední iniciativy a stanoviska železničních podniků, jež využívají koridor nebo o to mají zájem. Zainteresované železniční podniky se mohou procesu účastnit, pokud se jich týkají významné investice.
- Kritéria pro vytvoření koridorů pro nákladní dopravu by měla být stanovena tak, aby byla přizpůsobena zvláštním potřebám členských států a provozovatelů infrastruktury, a poskytla jim tak dostatečný prostor pro rozhodování a řízení.
- Nejpozději do tří let po vstupu tohoto nařízení v platnost musí území každého členského státu umožnit nejméně jeden koridor pro nákladní dopravu.
- Komise zaznamená návrhy na vytvoření koridorů pro nákladní dopravu a přezkoumá jejich soulad s hodnotícími kritérii uvedenými v příloze nařízení.

ii) *Řízení koridorů pro nákladní dopravu*

Dle návrhu Komise by měli dotčení provozovatelé infrastruktury vytvořit pro každý koridor pro nákladní dopravu správní orgán pověřený stanovením, řízením výkonnosti a aktualizací prováděcího plánu koridoru pro nákladní dopravu. Navíc by měla být vytvořena pracovní skupina složená z provozovatelů a vlastníků strategických terminálů koridoru pro nákladní dopravu. Ta by měla možnost zaujmout stanovisko ke každému návrhu správního orgánu, který má přímé důsledky pro investice a řízení strategických terminálů. Správní orgán by nesměl přijmout žádné rozhodnutí, které by bylo s tímto stanoviskem v rozporu.

Rada uvedený návrh Komise změnila a rozhodla, že pro každý koridor pro nákladní dopravu dotčené členské státy zřídí výkonnou radu zodpovědnou za vymezení obecných cílů koridoru pro nákladní dopravu, dohled a přijímání konkrétních opatření ohledně provádění a investičního plánování. Výkonná rada se bude skládat ze zástupců orgánů dotčených členských států.

Pro každý koridor pro nákladní dopravu navíc dotčení provozovatelé infrastruktury zřídí správní radu zodpovědnou za přijímání konkrétních opatření ohledně provádění, investičního plánování, kapacity infrastruktury a kvality služby. Správní rada se bude skládat ze zástupců provozovatelů infrastruktury.

Správní rada rovněž zřídí poradní skupinu složenou z provozovatelů a vlastníků terminálů koridoru pro nákladní dopravu. Tato poradní skupina může vydat stanovisko k jakémukoli návrhu správní rady, který má přímé dopady na investice a na správu terminálů. Zároveň bude moci vydávat stanoviska z vlastního podnětu. Správní rada všechna tato stanoviska zohlední.

Evropský parlament návrh Komise v široké míře přijal. Ohledně ustanovení, podle kterého se pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí správní orgán, nicméně navrhl, aby se zainteresované železniční podniky nebo uskupení železničních podniků, které koridor pro nákladní dopravu využívají, na činnosti tohoto orgánu poradním hlasem pravidelně účastnily.

Evropský parlament rovněž navrhl, že by dotčené členské státy mohly zřídit výkonnou radu zodpovědnou za povolení prováděcího plánu koridoru správním orgánem a za dohled nad jeho realizací.

Konečně by do pracovní skupiny složené z provozovatelů a vlastníků strategických terminálů koridoru pro nákladní dopravu, kterou Komise navrhla, měli být při jejím zřízení zahrnuti i zástupci přístavů námořních a vnitrozemských vodních cest.

iii) *Strategické terminály a přednostní nákladní doprava*

Dle návrhu Komise by měl správní orgán vytvořit strategii rozvoje strategických terminálů, aby byly schopné vyhovět potřebám železniční nákladní dopravy provozované v koridoru pro nákladní dopravu.

Navíc by podle návrhu Komise měl správní orgán stanovit standardní kategorie nákladní dopravy, které by měly být platné v celém koridoru pro nákladní dopravu. Nejméně jedna z těchto kategorií, nazývaná „přednostní nákladní doprava“, by měla zahrnovat zboží, u jehož přepravy je velmi důležitý čas, a které proto vyžaduje urychlenou přepravu a záruku dodržení jízdního řádu.

Články, které o těchto otázkách Komise navrhla, Rada ve svém postoji v prvním čtení vypustila. Ohledně strategických terminálů se Rada domnívá, že by o těchto otázkách měl rozhodnout trh. Pokud se týče přednostní nákladní dopravy, bylo dohodnuto, že by tím mohlo dojít zejména k diskriminaci osobních vlaků.

Evropský parlament návrh Komise v široké míře přijal. Ohledně strategických terminálů nicméně navrhl zařadit odkaz na integrovanou strategii, která bude počítat s existencí intermodálních uzlů podél koridorů pro nákladní dopravu. Součástí této strategie by měla být spolupráce s orgány na regionální, místní a celostátní úrovni, jakož i zajišťování pozemků pro rozvoj terminálů železniční nákladní dopravy a pro usnadnění přístupu k finančním prostředkům na podporu tohoto rozvoje. Správní orgán by navíc na základě očekávaného objemu dopravy měl zajistit vybudování dostatečného počtu terminálů ve strategických lokalitách.

U článku o přednostní nákladní dopravě Evropský parlament rozhodl o změně jeho názvu na „standardní kategorie tras v koridorech pro nákladní dopravu“ a odpovídající změně jeho znění tak, aby odkazovalo na pravidelnou aktualizaci standardních kategorií železničních tras pro nákladní dopravu, jež by měly být platné v celém koridoru pro nákladní dopravu. Nejméně jedna z těchto kategorií (nazývaná „zjednodušená nákladní doprava“) by měla zahrnovat železniční trasu pro urychlenou přepravu se zárukou dodržení jízdního řádu. Správní orgán by navíc měl po konzultaci se žadateli, kteří pravděpodobně využijí koridor pro nákladní dopravu, schválit kritéria pro stanovení standardních kategorií nákladní dopravy.

iv) *Jediné kontaktní místo pro žádosti o mezinárodní trasy*

Dle návrhu Komise by měl správní orgán zřídit jediné kontaktní místo pro žádosti o trasy pro nákladní vlaky překračující v koridoru pro nákladní dopravu nejméně jednu státní hranici, přičemž veškeré žádosti o tyto trasy by měly směřovat k tomuto jedinému kontaktnímu místu.

Rada s povinným postupem navrženým Komisí nesouhlasila a namísto něj rozhodla, že správní rada koridoru pro nákladní dopravu určí nebo zřídí na základě spolupráce mezi provozovateli infrastruktury společný orgán nebo informační systém, nabízející žadatelům možnost požádat na jediném místě a jediným úkonem o přidělení kapacity infrastruktury pro nákladní vlaky překračující v koridoru pro nákladní dopravu nejméně jednu státní hranici.

Evropský parlament návrh Komise v široké míře přijal. Rozhodl se nicméně navrhnout, aby jednotlivé provozovatele infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu bylo možno pověřit provozováním jediného kontaktního místa pro žadatele o železniční trasy.

v) *Oprávnění žadatelé*

Návrh Komise předpokládá pro žadatele, kteří nejsou železničními podniky nebo jejich mezinárodními seskupeními, právo požádat o železniční trasy pro nákladní dopravu, pokud se tato doprava týká jednoho nebo několika úseků koridoru pro nákladní dopravu.

Rada článek o oprávněných žadatelích navržený Komisí vypustila. Namísto toho Rada u žadatelů, kteří nejsou železničními podniky nebo jejich mezinárodními seskupeními, připouští možnost žádat o infrastrukturu pro určité úseky železničních tras pouze v případě, že se tyto trasy nacházejí v členských státech, jejichž vnitrostátní právo takové žádosti připouští.

Evropský parlament návrh Komise přijal s drobnou úpravou jeho znění.

vi) *Řízení dopravy v případě narušení její plynulosti*

Dle návrhu Komise by provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu měli navrhnout a zveřejnit pravidla přednosti různých druhů dopravy pro případ narušení plynulosti provozu v koridoru pro nákladní dopravu. Tato pravidla přednosti by měla přinejmenším stanovit, že trasa přidělená vlaku přednostní nákladní dopravy, který dodržuje původně stanovenou trasu, nemůže být přidělena jinému vlaku ani změněna s výjimkou případu, kdy původní držitel trasy s jejím přidělením jinému vlaku nebo s její změnou vysloví souhlas.

Rada přepracovala návrh Komise a rozhodla, že správní rada přijme společné cíle pro dodržování jízdního řádu nebo obecné pokyny pro řízení dopravy v případě narušení plynulosti provozu vlaků v koridoru pro nákladní dopravu. Na základě těchto cílů nebo obecných pokynů každý dotčený provozovatel infrastruktury navrhne pravidla přednosti pro řízení různých druhů dopravy v koridoru pro nákladní dopravu. Zásady pro stanovení pravidel přednosti se zaměří na minimalizaci celkové doby potřebné k obnovení provozu v síti s přihlédnutím k potřebám všech druhů dopravy.

Evropský parlament návrh Komise obecně přijal, souhlasil však, že by provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu pro případ narušení plynulosti provozu měli pro každou část koridoru pro nákladní dopravu v síti navrhnout a zveřejnit pravidla přednosti pro různé druhy železničních tras, zejména na trasách přidělených zpožděným vlakům. Měli by tak učinit na návrh správního orgánu koridoru pro nákladní dopravu a za dodržení zásad a plánů uvedených v příslušném článku.

vii) *Odchylka*

Dle návrhu Komise se členský stát případně může od ustanovení nařízení odchýlit, pokud Komisi o takovou odchylku ze závažných důvodů písemně požádá. Komise by o této žádosti měla rozhodnout v souladu s předepsaným poradním postupem a s přihlédnutím k zeměpisné situaci a rozvoji služeb železniční nákladní dopravy v členském státě, který o odchylku požádal.

Rada uvedené ustanovení navržené Komisí vypustila. Namísto toho se dohodla na článku o „přechodných opatřeních“, který stanoví, že povinnost provést toto nařízení se nevztahuje na Kyprskou republiku a na Republiku Malta, dokud na jejich území nebude zaveden žádný železniční systém.

Evropský parlament návrh Komise přijal.

3. Další změny přijaté Evropským parlamentem

Další změny neobsažené v postoji Rady v prvním čtení se týkají zejména:

- odkazu na optimalizaci a spolehlivost železniční nákladní dopravy;
- programu výzkumu a programu Marco Polo, jakož i jiných politik a fondů Unie, jako je např. Fond soudržnosti;
- zavedení efektivních a vhodných propojení s jinými druhy dopravy za účelem rozvoje účinné a provázané sítě nákladní dopravy;
- postupu stanovení ukazatelů výkonnosti;
- změn definic stanovených v článku 2;
- přizpůsobení prováděcího plánu;
- zahrnutí odkazu na možná problematická místa;
- programu zlepšování koridoru pro nákladní dopravu;
- analýzy trhu, která bude pravidelně aktualizována;

- programů utváření a posilování výkonnosti koridoru pro nákladní dopravu;
- žadatelů, kteří zamýšlejí koridor pro nákladní dopravu využívat;
- strategie investičních plánů;
- investičních plánů;
- kapacitních rezerv;
- poplatků za přidělené trasy, které nejsou využívány;
- pravidel přednosti;
- souladu mezi různými schématy výkonnosti;
- informací, které mají poskytovat provozovatelé infrastruktury a další třetí strany zúčastněné na přidělování mezinárodních kapacit regulačním orgánům.

III. ZÁVĚR

Při zaujímání postoje v prvním čtení Rada plně zohlednila návrh Komise a stanovisko Evropského parlamentu z prvního čtení. Pokud jde o změny navržené Evropským parlamentem, Rada poukazuje na to, že je značná část změn již v zásadě, zčásti nebo zcela obsažena v jejím postoji v prvním čtení.

POSTOJ RADY (EU) č. 3/2010 V PRVNÍM ČTENÍ**k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o průmyslových emisích (integrované prevenci a omezování znečištění)****Přijato Radou dne 1. března 2010****(Text s významem pro EHP)****(2010/C 114 E/02)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

mezinárodního úsilí za účelem vyřešení problému nezákonné těžby dřeva a souvisejícího obchodu.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

- (5) Evropský parlament a Rada uvítaly toto sdělení a uznaly, že je třeba, aby Unie přispěla k celosvětovému úsilí o vyřešení problému nezákonné těžby dřeva.

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

- (6) V souladu s cílem uvedeného sdělení, totiž zajistit, aby do Unie mohly vstupovat pouze dřevařské výrobky, které byly vyrobeny v souladu s vnitrostátními právními předpisy země produkující dřevo, jedná Unie se zeměmi produkujícími dřevo (partnerské země) o dobrovolných dohodách o partnerství, na jejichž základě je stranám uložena právně závazná povinnost provést režim licencí a regulovat obchod se dřevem a dřevařskými výrobky vymezenými v těchto dobrovolných dohodách o partnerství.

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Lesy přinášejí velký ekologický, hospodářský a sociální prospěch, včetně dřevařských a jiných výrobků a ekologických služeb.
- (2) Vzhledem k celosvětově rostoucí poptávce po dřevu a dřevařských výrobcích ve spojení s institucionálními nedostatky a nedostatky v oblasti správy, které se objevují v oblasti lesnictví v řadě zemí produkujících dřevo, vyvolává nezákonná těžba dřeva a související obchod stále větší znepokojení.
- (3) Nezákonná těžba dřeva je přetrvávající a značný problém na mezinárodní úrovni. Představuje významnou hrozbu pro lesy, protože přispívá k odlesňování, které stojí asi za 20 % emisí CO₂, ohrožuje biologickou rozmanitost a podkopává udržitelné obhospodařování a rozvoj lesa, jakož i obchodní rentabilitu hospodářských subjektů jednajících v souladu s použitelnými právními předpisy. Kromě jiného má i sociální, politické a hospodářské dopady.
- (4) Ve sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě ze dne 21. května 2003 nazvaném „Prosazování práva, správa a obchod v lesnictví (FLEGT): návrh akčního plánu EU“ byl navržen balíček opatření na podporu

- (7) S ohledem na značný rozsah a naléhavost problému je nezbytné aktivně podporovat boj proti nezákonné těžbě dřeva a s ní souvisejícímu obchodu, doplnit a posílit iniciativu dobrovolných dohod o partnerství a zlepšit součinnost politik zaměřených na ochranu lesů a na dosažení vysoké úrovně ochrany životního prostředí, včetně boje proti změně klimatu a proti snižování biologické rozmanitosti.
- (8) Měla by být zohledněna úsilí zemí, které uzavřely dobrovolné dohody o partnerství FLEGT s Uníí, a zásady, jež do nich byly začleněny, především pokud jde o definici pojmu „zákonně vytěžené dřevo“. Mělo by být také zohledněno, že v režimu licencí FLEGT se do Unie dováží pouze dřevo vytěžené v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy a dřevařské výrobky z tohoto dřeva. Dřevo obsažené v dřevařských výrobcích uvedených v přílohách II a III nařízení Rady (ES) č. 2173/2005 ze dne 20. prosince 2005 o zavedení režimu licencí FLEGT pro dovoz dřeva do Evropského společenství ⁽⁴⁾, které pocházejí z partnerských zemí zařazených do přílohy I nařízení Rady (ES) č. 2173/2005, by proto mělo být považováno za vytěžené zákonným způsobem, jsou-li uvedené dřevařské výrobky v souladu s uvedeným nařízením a všemi prováděcími předpisy.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2009, s. 88.

⁽²⁾ Úř. věst. C, s.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 22. dubna 2009 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 347, 30.12.2005, s. 1.

- (9) Měla by být rovněž zohledněna skutečnost, že Úmluva o mezinárodním obchodu ohroženými druhy volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (CITES) klade na strany úmluvy požadavek, aby udělovaly povolení k vývozu pouze v případech, že druh uvedený na seznamu CITES byl získán mimo jiné v souladu s vnitrostátními právními předpisy země vývozu. Dřevo z druhů vyjmenovaných v přílohách A, B, a C nařízení Rady (ES) č. 338/97 ze dne 9. prosince 1996 o ochraně druhů volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin regulováním obchodu s nimi⁽¹⁾ by proto mělo být považováno za vytěžené zákonným způsobem, je-li v souladu s uvedeným nařízením a se všemi prováděcími předpisy.
- (10) S ohledem na komplexní povahu nezákoně těžby dřeva, pokud jde o související faktory a dopady, pozornost by se pro zamezení nezákoněmu jednání měla soustředit na hospodářské subjekty.
- (11) Neexistuje-li mezinárodně dohodnutá definice, určení toho, co představuje nezákonou těžbu dřeva, by mělo vycházet z právních předpisů země, v níž bylo dřevo vytěženo.
- (12) Mnoho dřevařských výrobků se před svým prvním uvedením na trh a po něm zpracovává četnými způsoby. Aby se zabránilo zbytečné administrativní zátěži, požadavky stanovené tímto nařízením by se měly vztahovat jen na ty hospodářské subjekty, které uvádějí dřevo a dřevařské výrobky na vnitřní trh poprvé, a nikoli na všechny hospodářské subjekty v prodejním řetězci.
- (13) S ohledem na skutečnost, že pokud by se po hospodářských subjektech požadovalo, aby předkládaly informace o původu dřeva ve výrobcích vyrobených z recyklovaného dřeva, došlo by tak k jejich neúměrnému zatížení, takové výrobky by tudíž měly být vyjmuty z oblasti působnosti tohoto nařízení.
- (14) Hospodářské subjekty uvádějící dřevo a dřevařské výrobky na vnitřní trh poprvé by měly vykonávat náležitou péči prostřednictvím systémů a postupů (systém náležité péče), aby se riziko uvádění nezákoně vytěženého dřeva a dřevařských výrobků z tohoto dřeva na vnitřní trh snížilo na minimum.
- (15) Systém náležité péče zahrnuje tři prvky, na nichž je založeno řízení rizik: přístup k informacím, posouzení rizik a zmírnění zjištěného rizika. Systém náležité péče by měl poskytnout přístup k informacím o zdrojích a dodavatelích dřeva a dřevařských výrobků uváděných na vnitřní trh poprvé včetně relevantních informací, jako je například soulad s použitelnými právními předpisy. Na základě těchto informací by hospodářské subjekty měly provádět posouzení rizik. Dojde-li ke zjištění rizika, hospodářské subjekty by je měly zmírnit způsobem, který je úměrný zjištěnému riziku, s cílem zabránit uvádění nezákoně vytěženého dřeva a dřevařských výrobků z tohoto dřeva na trh.
- (16) Aby nedocházelo ke zbytečnému administrativnímu zatížení, nemělo by být po hospodářských subjektech, které již používají systémy nebo postupy v souladu s požadavky tohoto nařízení, požadováno, aby zavedly nové systémy.
- (17) V zájmu uznání osvědčených postupů v odvětví lesnictví je možné v rámci postupu posouzení rizik používat certifikaci nebo jiné režimy ověřování třetích stran, které zahrnují ověřování souladu s použitelnými právními předpisy.
- (18) Dřevařský průmysl má pro hospodářství Unie značný význam. Organizace hospodářských subjektů jsou důležitými aktéry v tomto odvětví, protože zastupují zájmy těchto subjektů ve velkém měřítku a jednají s celou řadou zúčastněných stran. Tyto organizace mají rovněž odborné znalosti a kapacitu pro analýzu příslušných právních předpisů a pro pomoc svým členům při dodržování předpisů, avšak neměly by této schopnosti využívat k ovládnutí trhu. Pro usnadnění provádění tohoto nařízení a pro přispění k vytvoření dobrých postupů je vhodné uznat organizace, které vypracovávají systémy náležité péče splňující požadavky tohoto nařízení. Seznam těchto uznávaných organizací by měl být zveřejněn, aby se hospodářským subjektům umožnilo využívání těchto uznávaných kontrolních organizací.
- (19) Příslušné orgány by měly sledovat, zda hospodářské subjekty skutečně dodržují povinnosti stanovené tímto nařízením. Za tímto účelem by příslušné orgány měly v případě potřeby provádět úřední kontroly, které mohou zahrnovat kontroly v provozovnách hospodářských subjektů, a měly by mít možnost po hospodářských subjektech vyžadovat přijetí nápravných opatření, je-li to nutné.
- (20) V souladu se směrnicí 2003/4/ES Evropského Parlamentu a Rady ze dne 28. ledna 2003 o přístupu veřejnosti k informacím o životním prostředí⁽²⁾ by příslušné orgány měly uchovávat záznamy o kontrolách a zpřístupňovat relevantní informace jakémukoli žadateli.
- (21) Vzhledem k mezinárodní povaze nezákoně těžby dřeva a souvisejícího obchodu by příslušné orgány měly spolupracovat mezi sebou i se správními orgány třetích zemí či s Komisí.
- (22) Členské státy by měly zajistit, aby porušování tohoto nařízení bylo trestáno účinnými, přiměřenými a odrazujícími sankcemi.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 61, 3.3.1997, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 41, 14.2.2003, s. 26.

- (23) Komise by měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o postupy pro uznání a stažení uznání kontrolních organizací, další příslušná kritéria pro posouzení rizik, jež mohou být nutná k doplnění kritérií již stanovených tímto nařízením, a seznam dřeva a dřevařských výrobků, na něž se toto nařízení vztahuje. V souladu se závazkem, který Komise učinila ve svém sdělení ze dne 9. prosince 2009 o provádění článku 290 Smlouvy o fungování EU, je obzvláště důležité, aby Komise během přípravných prací vedla konzultace s odborníky.
- (24) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (25) Hospodářským subjektům a příslušným orgánům by měla být poskytnuta přiměřená doba, aby se připravily na plnění požadavků uvedených v tomto nařízení.
- (26) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž bojovat proti nezákoně těžbě dřeva a souvisejícímu obchodu, nemůže být dosaženo na úrovni jednotlivých členských států, a proto ho může být z důvodu jeho rozsahu lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Tímto nařízením se stanoví povinnosti hospodářských subjektů uvádějících poprvé na vnitřní trh dřevo a dřevařské výrobky s cílem snížit riziko uvádění nezákoně vytěženého dřeva a dřevařských výrobků z tohoto dřeva na trh na minimum.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „dřevem a dřevařskými výrobky“ dřevo a dřevařské výrobky uvedené v příloze, s výjimkou dřevařských výrobků, které byly vyrobeny ze dřeva nebo dřevařských výrobků již uvedených na trh, nebo dřevařských výrobků či součástí takových výrobků, které byly vyrobeny ze dřeva nebo dřevařských výrobků, které již dokončily svůj cyklus použitelnosti a byly by jinak odstraněny jako odpad;

- b) „uváděním na trh“ bez ohledu na využitý prodejní postup jakékoliv dodávání dřeva a dřevařských výrobků poprvé na vnitřní trh, za účelem distribuce nebo použití v průběhu obchodní činnosti. To rovněž zahrnuje dodávku prostřednictvím komunikačního prostředku na dálku, jak je definován ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES ze dne 20. května 1997 o ochraně spotřebitele v případě smluv uzavřených na dálku ⁽²⁾;
- c) „hospodářským subjektem“ každá fyzická nebo právnická osoba uvádějící dřevo nebo dřevařské výrobky na trh;
- d) „zemí původu vytěženého dřeva“ země nebo území, kde bylo vytěženo dřevo, včetně dřeva, jež je obsaženo v dřevařských výrobcích;
- e) „zákoně vytěženým“ dřevo vytěžené v souladu s použitelnými právními předpisy v zemi původu vytěženého dřeva;
- f) „nezákoně vytěženým“ dřevo vytěžené v rozporu s použitelnými právními předpisy v zemi původu vytěženého dřeva;
- g) „použitelnými právními předpisy“ platné právní předpisy v zemi původu vytěženého dřeva, které upravují:
- těžební práva na dřevo v rámci zveřejněných hranic;
 - platby za těžební práva a dřevo, včetně povinností souvisejících s těžbou dřeva;
 - těžbu dřeva, včetně přímo souvisejících právních předpisů z oblasti životního prostředí a lesnictví;
 - zákonná práva třetích stran týkající se využití a držby, která je dotčena těžbou dřeva, a
 - obchodní a celní právní předpisy, do té míry, do jaké se vztahují na odvětví lesnictví.

Článek 3

Postavení dřeva a dřevařských výrobků, na které se vztahuje prosazování práva, správa a obchod v lesnictví (FLEGT) a úmluva o mezinárodním obchodu ohroženými druhy volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (CITES)

Dřevo obsažené v dřevařských výrobcích uvedených v přílohách II a III nařízení (ES) č. 2173/2005, které pocházejí z partnerských zemí uvedených v příloze I nařízení (ES) č. 2173/2005 a které jsou s uvedeným nařízením a jeho prováděcími předpisy v souladu, se pro účely tohoto nařízení považuje za zákoně vytěžené.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Úř. věst. L 144, 4.6.1997, s. 19–27.

Dřevo z druhů vyjmenovaných v přílohách A, B nebo C nařízení (ES) č. 338/97, které je s uvedeným nařízením a jeho prováděcími předpisy v souladu, se pro účely tohoto nařízení považuje za zákonně vytěžené.

Článek 4

Povinnosti hospodářských subjektů

1. Hospodářské subjekty vykonávají náležitou péči, aby snížily na minimum riziko uvádění nezákonně vytěženého dřeva nebo dřevařských výrobků z tohoto dřeva na trh. Za tímto účelem použijí rámec postupů a opatření vymezený v článku 5 (dále jen „systém náležité péče“).

2. Každý hospodářský subjekt udržuje a pravidelně hodnotí svůj vlastní systém náležité péče, který používá, s výjimkou situace, kdy hospodářský subjekt využívá systém náležité péče zavedený kontrolní organizací uvedenou v článku 7.

Článek 5

Systémy náležité péče

1. Systém náležité péče uvedený v čl. 4 odst. 1 obsahuje tyto prvky:

a) opatření a postupy zajišťující přístup k níže uvedeným informacím, které se týkají dodávek dřeva a dřevařských výrobků uváděných hospodářským subjektem na trh:

— popis, včetně úplného vědeckého názvu nebo obecného názvu druhů dřevin, obchodního názvu a druhu výrobku;

— země původu vytěženého dřeva, a případně region daného státu, v němž bylo dřevo vytěženo;

— množství (vyjádřené v objemu, hmotnosti nebo počtu jednotek);

— jméno a adresa dodavatele hospodářského subjektu;

— doklady nebo jiné informace uvádějící, že toto dřevo a dřevařské výrobky jsou v souladu s použitelnými právními předpisy;

b) postupy posouzení rizik, které umožňují provozovateli analyzovat a posoudit riziko uvedení nezákonně vytěženého dřeva nebo dřevařských výrobků z tohoto dřeva na trh.

Takové postupy zohledňují informace uvedené v písmeni a) i příslušná kritéria pro posouzení rizik, zahrnující:

— zajištění souladu s použitelnými právními předpisy, což může zahrnovat certifikaci nebo jiné režimy ověřování třetích stran, které se týkají souladu s použitelnými právními předpisy;

— šíření se nezákonné těžby konkrétních druhů dřevin;

— šíření se nezákonné těžby nebo nezákonných postupů v zemi původu vytěženého dřeva nebo v regionu dané země, v němž bylo dřevo vytěženo;

— komplexnost dodavatelského řetězce dřevařských výrobků;

c) není-li riziko zjištěné během postupů posouzení rizik podle písmene b) zanedbatelné, postupy zmírňování rizika sestávající ze souboru opatření a postupů, které jsou odpovídající a přiměřené pro účinné snižování daného rizika a které mohou zahrnovat požádání o doplňkové informace či doklady nebo ověření třetí strany.

2. Prováděcí pravidla nutná k zajištění jednotného provádění odstavce 1, s výjimkou ustanovení o dalších příslušných kritériích pro posouzení rizik podle odst. 1 písm. b) druhého pododstavce tohoto článku, se přijímají regulativním postupem podle čl. 16 odst. 2. Tato pravidla se přijmou do ... (*).

3. S cílem zohlednit vývoj na trhu a zkušenosti získané při provádění tohoto nařízení, zjištěné zejména prostřednictvím zpráv podávaných podle čl. 18 odst. 3, může Komise přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o další příslušná kritéria pro posouzení rizik, jež mohou být nutná k doplnění kritérií podle odst. 1 písm. b) druhého pododstavce tohoto článku. Komise přijímá tyto akty v přenesené pravomoci v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení.

Pro akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto odstavci se použijí postupy podle článků 13, 14 a 15.

Článek 6

Příslušné orgány

1. Každý členský stát určí jeden či několik příslušných orgánů odpovědných za uplatňování tohoto nařízení.

Členské státy oznámí Komisi do ... (**) název a adresu příslušných orgánů. Členské státy sdělí Komisi všechny změny názvu a adresy příslušných orgánů.

2. Komise zveřejní seznam příslušných orgánů, a to rovněž na internetu. Seznam je pravidelně aktualizován.

(*) Úř. věst.: 18 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost.

(**) Úř. věst.: šest měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 7

Kontrolní organizace

1. Kontrolní organizace plní tyto funkce:

- a) udržují a pravidelně hodnotí systém náležité péče v souladu s článkem 5 a udělují hospodářským subjektům práva jej využívat;
- b) ověřují řádné využívání systému náležité péče ze strany takových hospodářských subjektů;
- c) přijímají odpovídající opatření v případě, že hospodářský subjekt řádně nevyužívá svůj systém náležité péče, a oznamují příslušným orgánům případy závažných nebo opakovaných porušení ze strany hospodářského subjektu.

2. Organizace může požádat, aby byla uznána jako kontrolní organizace, pokud splňuje tyto požadavky:

- a) má právní subjektivitu a je zákonně usazena v Unii,
- b) má kapacitu umožňující výkon funkcí uvedených v odstavci 1 a
- c) vykonává své funkce způsobem, který zabraňuje střetům zájmů.

3. Žadatel, který splňuje požadavky uvedené v odstavci 2, se uzná za kontrolní organizaci jedním z těchto způsobů.

- a) Příslušný orgán členského státu uzná kontrolní organizaci, která zamýšlí vykonávat svou činnost výlučně v tomto členském státě, a poté o tom neprodleně informuje Komisi.
- b) Poté, co informuje členské státy, Komise uzná kontrolní organizaci, která zamýšlí vykonávat svou činnost v ve více než jednom členském státě nebo v celé Unii.

4. Příslušné orgány vykonávají v pravidelných intervalech kontroly s cílem ověřit, že kontrolní organizace vykonávající činnost v rámci jurisdikce příslušných orgánů nadále plní funkce uvedené v odstavci 1 a splňuje požadavky stanovené v odstavci 2.

5. Pokud příslušný orgán určí, že kontrolní organizace, která byla uznána Komisí, již neplní funkce uvedené v odstavci 1 nebo již nesplňuje požadavky stanovené v odstavci 2, neprodleně informuje Komisi.

6. Pokud příslušný orgán nebo Komise zjistí, že kontrolní organizace již neplní funkce stanovené v odstavci 1 nebo požadavky uvedené v odstavci 2, mohou uznání odejmout. Příslušný orgán nebo Komise mohou odejmout pouze ta uznání, jež samy vydaly. Před odejmutím uznání Komise informuje dotčené členské státy. Členské státy informují o odejmutí uznání Komisi.

7. Komise může přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU za účelem doplnění procedurálních pravidel, pokud jde o uznávání kontrolních organizací a odejímání takových uznání, a za účelem jejich změn, je-li to na základě zkušeností nutné. Komise přijímá tyto akty v přenesené pravomoci v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení.

Pro akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto odstavci se použijí postupy podle článků 13, 14 a 15. Tyto akty se přijmou do ... (*).

8. Prováděcí pravidla o četnosti a povaze kontrol uvedených v odstavci 4, která jsou nutná pro zajištění jednotného provádění zmíněného odstavce, se přijímají regulativním postupem podle čl. 16 odst. 2. Tato pravidla se přijmou do ... (*).

Článek 8

Seznam kontrolních organizací

Komise zveřejní seznam kontrolních organizací v řadě C Úředního věstníku Evropské unie, jakož i na své internetové stránce. Seznam je pravidelně aktualizován.

Článek 9

Kontroly hospodářských subjektů

1. Příslušné orgány provádějí kontroly k ověření, zda hospodářské subjekty splňují požadavky stanovené v článcích 4 a 5.

2. Hospodářské subjekty poskytnou všechnu pomoc nezbytnou pro snazší provádění kontrol uvedených v odstavci 1.

3. Jsou-li v důsledku kontrol uvedených v odstavci 1 zjištěny nedostatky, příslušné orgány mohou uložit zavedení nápravných opatření, která má hospodářský subjekt přijmout. Z jakékoli nečinnosti nebo nepřijetí takového nápravného opatření ze strany hospodářského subjektu mohou plynout sankce podle článku 17.

(*) Úř. věst.: 18 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 10**Záznamy o kontrolách**

1. Příslušné orgány uchovávají záznamy o kontrolách stanovených v čl. 9 odst. 1 s uvedením zejména jejich povahy a výsledků, včetně uložení nápravných opatření podle čl. 9 odst. 3. Záznamy o všech kontrolách se uchovávají nejméně 5 let.

2. Informace uvedené v odstavci 1 se zpřístupní jakémukoli žadateli v souladu se směrnicí 2003/4/ES.

Článek 11**Spolupráce**

1. Příslušné orgány spolupracují mezi sebou, se správními orgány třetích zemí a s Komisí, aby zajistily dodržování tohoto nařízení.

2. Příslušné orgány si s příslušnými orgány jiných členských států a s Komisí vyměňují informace o závažných nedostatcích zjištěných kontrolami podle čl. 7 odst. 4 a čl. 9 odst. 1 a druhých sankcí uložených podle článku 17.

Článek 12**Změny přílohy**

S cílem zohlednit zkušenosti získané při provádění tohoto nařízení, zjištěných zejména prostřednictvím zpráv podávaných podle čl. 18 odst. 3, a vývoj, pokud jde o technické vlastnosti, konečné uživatele a výrobní postupy pro dřevo a dřevařské výrobky, může Komise přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, a to změnou nebo doplněním seznamu dřeva či dřevařských výrobků uvedených v příloze. Tyto akty nesmějí neúměrně zatěžovat hospodářské subjekty. Komise přijímá tyto akty v přenesené pravomoci v souladu s příslušnými ustanoveními tohoto nařízení.

Pro akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto článku se použijí postupy podle článků 13, 14 a 15.

Článek 13**Výkon přenesení pravomoci**

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 3, čl. 7 odst. 7 a článku 12 je svěřena Komisi na dobu sedmi let po vstupu tohoto nařízení v platnost. Komise předloží zprávu o přenesených pravomocích nejpozději tři měsíce před koncem tohoto tříletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud

je Evropský parlament nebo Rada nezruší v souladu s článkem 14.

2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v článcích 14 a 15.

Článek 14**Zrušení přenesení pravomoci**

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 3, čl. 7 odst. 7 a článku 12 zrušit.

2. Orgán, který zahájí interní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, uvědomí nejpozději jeden měsíc před přijetím konečného rozhodnutí druhého zákonodárce a Komisi a uvede pravomoci, jejichž přenesení by mělo být zrušeno, a důvody tohoto zrušení.

3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který v něm je upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 15**Námítky proti aktům v přenesené pravomoci**

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námítky ve lhůtě tří měsíců ode dne oznámení.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada v této lhůtě námítky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém rozhodnutí námítky nevyslovit, vstupuje akt v přenesené pravomoci v platnost dnem v něm stanoveným.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námítky. Orgán, který vyslovuje námítky proti aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.

Článek 16**Výbor**

1. Komisi je nápomocen Výbor pro prosazování práva, správu a obchod v oblasti lesnictví (FLEGT) zřízený článkem 11 nařízení (ES) č. 2173/2005.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 17

Sankce

Členské státy stanovují pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení a přijímají veškerá opatření nezbytná pro provádění těchto pravidel. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tyto předpisy Komisi a neprodleně ji uvědomí o jakýchkoliv následných změnách, které je ovlivní.

Článek 18

Podávání zpráv

1. Členské státy předloží Komisi do 30. dubna každého druhého roku následujícího po datu použitelnosti tohoto nařízení zprávu o uplatňování tohoto nařízení v předchozích dvou letech.

2. Na základě těchto zpráv Komise vypracuje zprávu, kterou předloží Evropskému parlamentu a Radě každé dva roky.

3. Komise do ... (*) a poté každých šest let přezkoumá jeho fungování a účinnost na základě zpráv o používání tohoto nařízení a s ohledem na zkušenosti při tom získané, zejména s ohledem na administrativní důsledky pro malé a střední podniky, jakož i na výrobky, na které se vztahuje. Zprávy mohou být případně doplněny o příslušné legislativní návrhy.

Článek 19

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od ... (**). Ustanovení čl. 5 odst. 2, čl. 6 odst. 1 a čl. 7 odst. 7 a 8 se však použijí od dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 20

Vyhlášení

Toto nařízení bude vyhlášeno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

(*) Úř. věst.: 66 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.
(**) Úř. věst.: 30 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

PŘÍLOHA

Dřevo a dřevařské výrobky, na něž se vztahuje toto nařízení, podle svého zařazení v kombinované nomenklatuře uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ⁽¹⁾

- 4401 Palivové dřevo v polenech, špalcích, větvích, otepích nebo v podobných tvarech; dřevěné štěpky nebo třísky; piliny a dřevěné zbytky a dřevěný odpad, též aglomerované do polen, briket, pelet nebo podobných tvarů
- 4403 Surové dřevo, též odkorněné, zbavené dřevní běli nebo nahrubo opracované
- 4406 Dřevěné železniční nebo tramvajové pražce (příčné pražce)
- 4407 Dřevo podélně rozřezané nebo štípané, krájené nebo loupané, též hoblované, broušené nebo spojované klínovým ozubem, o tloušťce větší než 6 mm
- 4408 Listy k dýhování (včetně listů získaných krájením vrstveného dřeva), na překližky nebo na jiné podobné vrstvené dřevo a ostatní dřevo, podélně rozřezané, krájené nebo loupané, též hoblované, broušené pískem nebo spojované klínovými ozuby, o tloušťce nejvýše 6 mm
- 4409 Dřevo (včetně nesestavených pruhů a vlysů pro parketové podlahy) souvisle profilované (s pery, drážkované, polodrážkové, zkosené, spojované do V, vroubkované, lištované, zaoblené nebo podobně profilované) podél jakékoliv z jeho hran, konců nebo ploch, též hoblované, broušené pískem nebo na koncích spojované
- 4410 Třískové desky, desky s orientovanými třískami tzv. „oriented strand board“ (OSB) a podobné desky, též aglomerované s pryskyřicemi nebo jinými organickými pojivy
- 4411 Dřevovláknité desky a podobné desky z jiných dřevitých materiálů, též pojené pryskyřicemi nebo jinými organickými látkami
- 4412 Překližky, dýhované desky a podobné laminované dřevo
- 4413 00 00 Zhutněné dřevo, ve tvaru špalků, desek, pruhů nebo profilů
- 4414 00 Dřevěné rámy na obrazy, fotografie, zrcadla nebo podobné předměty
- 4415 Bedny, krabice, laťové bedny, bubny a podobné dřevěné obaly dřevěné kabelové bubny; jednoduché palety, skříňové palety a jiné nakládací plošiny ze dřeva; nástavce palet ze dřeva; rakve; (materiál nepoužívaný pro balení, použitý výhradně jako balicí materiál na podporu, ochranu nebo převoz jiného výrobku umístěného na trhu)
- 4416 00 00 Sudy, džbery, kádě, nádrže, vědra a jiné bednářské výrobky a jejich části a součásti, ze dřeva, včetně dužin (dílů pláště) sudu
- 4418 Výrobky stavebního truhlářství a tesařství, včetně dřevěných voštinových desek, sestavených podlahových desek a šindelů („shingles“ a „shakes“) ze dřeva, dřevo (včetně nesestavených pruhů a vlysů pro parketové podlahy) souvisle profilované (s pery, drážkované, polodrážkové, zkosené, spojované do V, vroubkované, lištované, zaoblené nebo podobně profilované) podél jakékoliv z jeho hran, konců nebo ploch, též hoblované, broušené pískem nebo na koncích spojované
- Buničina a papír uvedené v kapitolách 47 a 48 kombinované nomenklatury, s výjimkou výrobků na bázi bambusu a sběrových výrobků (odpad a výmět)
- 9403 30, 9403 40, 9403 50 00, 9403 60 a 9403 90 30 Dřevěný nábytek
- 9406 00 20 Montované stavby ze dřeva

⁽¹⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (Úř. věst. L 256, 7.9.1987, s. 1).

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

1. Komise předložila dne 17. října 2008 návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví povinnosti hospodářských subjektů uvádějících na trh dřevo a dřevařské výrobky. Základem návrhu je čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).
2. Evropský parlament přijal stanovisko v prvním čtení dne 22. dubna 2009 ⁽¹⁾. Hospodářský a sociální výbor zaujal stanovisko dne 1. října 2009 a Výbor regionů uvedl, že stanovisko vydávat nebude.
3. Rada přijala dne 1. března 2010 postoj v prvním čtení v souladu s článkem 294 SFEU.

II. CÍLE

Účelem nařízení je snížit riziko uvádění nezákonně vytěženého dřeva na vnitřní trh na minimum. Je založeno na zásadě náležité péče a soustředí se na okamžik, kdy dřevo a dřevařské výrobky poprvé vstupují na vnitřní trh. Rada zachovala podstatu systematického přístupu Komise. Soustředila se proto na vypracování právních požadavků na aktivní chování hospodářského subjektu.

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

1. Obecné připomínky

V prvním čtení dne 22. dubna 2009 přijal Evropský parlament (EP) 75 změn.

Postoj Rady přijatý v prvním čtení zčásti nebo v podstatě začleňuje řadu změn Evropského parlamentu. Mezi nimi je třeba zmínit, že zvláštní pozornost by měla být věnována dopadu nařízení na malé a střední podniky (změny 22, 29, 47, 72), že by z oblasti působnosti nařízení nemělo být vyloučeno dřevo a dřevařské výrobky podléhající závazným kritériím udržitelnosti (změny 21, 32) a že Komise by měla uznat kontrolní organizace, které se chystají provozovat činnost ve více než jednom členském státě (změny 51 až 56).

Jiné změny však v postoji Rady přijatém v prvním čtení zohledněny nebyly, jelikož se Rada domnívala, že nejsou ohledem na vývoj podoby znění nutné. Rada zařadila řadu změn vyplývajících ze vstupu Lisabonské smlouvy dne 1. prosince 2009 v platnost, zejména právní rámec, jenž bude vytvořen, aby nahradil systém projednávání ve výborech. Jelikož postoj EP v prvním čtení byl přijat přibližně sedm měsíců před vstupem Lisabonské smlouvy v platnost, nebyly zohledněny změny týkající se postupu projednávání ve výborech, jelikož již nejsou relevantní.

Postoj Rady přijatý v prvním čtení obsahuje rovněž řadu jiných změn než ty, které jsou obsaženy ve stanovisku Evropského parlamentu z prvního čtení. Následující body popisují podstatné změny. Kromě toho byly provedeny formulační změny, které upřesňují znění nebo zajišťují celkovou jednotnost nařízení.

2. Konkrétní připomínky

Definice

Oproti původnímu návrhu byly učiněny tyto změny:

- definice „dřeva a dřevařských výrobků“ byla pozměněna tak, aby stanovila, že na recyklované dřevařské výrobky, tj. dřevařské výrobky nebo součásti takových výrobků vyrobené ze dřeva a dřevařské výrobky, které již dokončily svůj cyklus použitelnosti a byly by jinak vyhozeny jako odpad, se daná definice nevztahuje, jelikož se mělo za to, že by bylo nepřiměřené vyžadovat, aby hospodářské subjekty zajišťovaly informace týkající se původního zdroje dřeva obsaženého v recyklovaných výrobcích;

⁽¹⁾ 8881/09

- navrhovaná výjimka pro dřevo a dřevařské výrobky podléhající závazným kritériím udržitelnosti byla vypuštěna (změny 21, 32);
- bylo upřesněno, že na dřevařské výrobky ze dřeva nebo dřevařských výrobků, které již byly uvedeny na trh, se nevztahuje daná definice „dřeva a dřevařských výrobků“ (změna 34);
- Rada upřesnila význam „uvádění na trh“ tím, že doplnila, že se týká jakýchkoli prodejních postupů, a rovněž doplnila, že zahrnuta je i dodávka prostřednictvím komunikačního prostředku na dálku;
- byl doplněn pojem region těžby dřeva v rámci daného státu pro případy, v nichž existují regionální rozdíly v rámci jedné země;
- do definice „země původu vytěženého dřeva“ byla kromě zemí zahrnuta i území;
- definice „řízení rizika“ a „kontrolní organizace“ byly vypuštěny, jelikož se mělo za to, že tyto pojmy jsou srozumitelněji popsány v příslušném článku.

Použitelné právní předpisy

Definice použitelných právních předpisů je jedním z hlavních bodů navrhovaného nařízení, neboť by hospodářský subjekt musel mít přístup k informacím o souladu dřeva a dřevařských výrobků s použitelnými právními předpisy. Rada usilovala o nalezení náležité rovnováhy mezi rozšířením seznamu oblastí právních předpisů a seznamem vypočítavajícím příslušné oblasti právních předpisů obecně. Rozšířila definici předloženou v návrhu Komise a začlenila do ní předpisy týkající se lesů, včetně předpisů týkajících se přímo životního prostředí i obchodní a celní právní předpisy, pokud jde o odvětví lesnictví. Rada doplnila „zákonná práva třetích stran týkající se využití a držby...“, což lze chápat jako přístup podobající se znění přijatému Evropským parlamentem, které uvádělo „majetkovou držbu a práva původních obyvatel“ (změna 38). Rada však byla toho názoru, že změny EP týkající se právních předpisů v oblasti práce a dobrých životních podmínek daných společenství jsou problematické z právního a praktického hlediska.

Systémy náležité péče

Rada považovala za důležité, aby hlavní prvky navrhovaného nařízení byly upřesněny. Rozpracovala proto tři prvky systému náležité péče: přístup k určitým informacím, postupy posouzení rizik a postupy zmírňování rizika. EP ve změně 37 rovněž vyjádřil potřebu jasně stanovit dva prvky určení rizika a minimalizace rizika.

V případě postupu posuzování rizik Rada stanovila čtyři kritéria pro posouzení rizik, která mohou být doplněna podle článku 290 SFEU.

V čl. 5 odst. 1 písm. b) a c) se Rada snažila rozlišit postupy posouzení rizika a zmírňování rizika na základě různých faktorů, jako jsou složitost výrobku a jeho původ, aniž by výslovně uváděla situace, jimž je třeba věnovat zvláštní pozornost, formou přísnějších či méně přísných požadavků (změna 47).

Na rozdíl od EP Rada nerozšířila povinnost náležité péče na jiné hospodářské subjekty než na subjekty, které uvádějí dřevo a dřevěné výrobky na vnitřní trh poprvé (změny 15, 17, 19, 20, 31, 33, 35, 41, 42, 43, 50). Toto rozšíření bylo považováno za neúměrně zatěžující.

Rada stanovila možnost, aby se hospodářský subjekt rozhodl mezi třemi různými systémy náležité péče – svým vlastním, systémem náležité péče poskytnutým kontrolní organizací nebo systémem poskytnutým třetí stranou.

Oblast působnosti

Rada stejně jako EP vypustila navrhovanou výjimku pro dřevo podléhající závazným kritériím udržitelnosti stanovenou v návrhu Komise (změny 21 a 32).

Příloha

Rada upravila pořadí dřevařských výrobků v příloze podle čísel kódů KN a doplnila několik kategorií výrobků. Měla za to, že pokud by se doplnily další kategorie, zátěž by pro hospodářské subjekty byla v této fázi příliš vysoká (změny 74 a 75).

Kontrolní organizace

Rada souhlasila s názorem EP, že je důležité mít v celé EU harmonizované normy, a navrhla, aby Komise uznávala rovněž kontrolní organizace. Rada rozlišovala mezi kontrolními organizacemi, které mají provádět činnost v jednom členském státě nebo v několika členských státech. Shodla se na tom, že by Komise měla uznávat dané organizace provádějící činnosti v několika členských státech (změny 51, 53, 54, 55, 56), viz. čl. 7 odst. 3. Domnívala se však, že by bylo praktičtější, aby za uznání kontrolní organizace provádějící činnosti pouze v daném členském státě odpovídal příslušný orgán tohoto členského státu. Rada se stejně jako EP domnívala, že je důležité, aby kontrolní organizace vykonávala své funkce tak, aby nedocházelo ke střetu zájmů (změna 51), viz. čl. 7 odst. 2 písm. c). Nebylo považováno za nutné rozlišovat mezi kontrolní organizací jakožto veřejným nebo soukromým subjektem (změny 51 a 52).

Sankce

Rada zvažovala doplnění seznamu sankcí (změna 69), nicméně po důkladném projednání se rozhodla zachovat znění návrhu Komise, což je znění dohodnuté pro právní předpisy EU. Rada členských států se domnívala, že úroveň a obsah sankcí spadají do příslušnosti členských států. Stanovení seznamu sankcí navíc vyvolávalo některé praktické otázky, jako úplnost výčtu a obtížnost určit v této fázi veškerá možná porušení.

Zákaz

Rada zachovala podstatu systematického přístupu navrhovaného Komisí. Hospodářské subjekty by měly používat systém náležitě péče, aby snížily riziko uvádění nezákonně vytěženého dřeva a dřevařských výrobků na trh na minimum. Rada nesdílí názor EP, že je nutné zavést zákaz v zájmu zajištění zákonnosti (změny 17, 19, 31, 42, pokud jde o čl. 3 odst.1), 43, 50, 71). Rada se domnívala, že takové rozšíření oblasti působnosti by nebylo v souladu s podstatou návrhu, a nebylo by tedy přijatelné.

Použitelnost

Rada se domnívala, že by nebylo reálné, aby nařízení bylo použitelné po jediném roce od vstupu v platnost, nehledě na to, jak žádoucí by to bylo (změna 73). Navrhla proto, aby se nařízení začalo používat 30 měsíců po vstupu v platnost, aby tak hospodářské subjekty měly čas přizpůsobit se nové situaci a bylo možné přijmout prováděcí opatření.

Situace malých a středních podniků / hospodářských subjektů

Rada stejně jako EP zohlednila zvláštní situaci malých a středních podniků a hospodářských subjektů (změny 22, 29, 47, 72). Do čl. 5 odst. 1 písm. c) například zařadila pojem *zanedbatelného rizika*. V článku 12 je uvedeno, že akty v přenesené pravomoci, jimž se mění nebo doplňuje seznam dřeva a dřevařských výrobků v příloze, by neměly vytvářet neúměrnou zátěž pro hospodářské subjekty. Do článku 18 o podávání zpráv Rada doplnila, že přezkum by měl zejména zohledňovat administrativní důsledky pro malé a střední podniky.

Body odůvodnění a odkazy na otázky týkající se životního prostředí (udržitelné obhospodařování lesů)

EP doplnil značný počet bodů odůvodnění s cílem zohlednit lesní prostředí, biologickou rozmanitost, lesní ekosystémy a udržitelné obhospodařování lesů (změny 2 až 8, 10, 11, 14). Rada se domnívá, že vzhledem k tomu, že základem tohoto nařízení je systém náležité péče a chování hospodářských subjektů zaměřené na minimalizaci rizika uvádění nezákonně vytěženého dřeva dřevařských výrobků na trh, jsou tyto odkazy, s jakkoli žádoucími cíli, nadbytečné. Body odůvodnění navíc slouží ke zdůvodnění ustanovení nařízení a zde nejsou žádná prováděcí ustanovení, k nimž by se takové odůvodnění mohlo vázat.

Přezkum

Rada souhlasila s EP, že je třeba, aby Komise provedla přezkum nařízení a aby byl tento přezkum zaměřen zejména na administrativní důsledky pro malé a střední podniky (změna 72).

3. Další změny navržené Radou**Postavení dřevařských výrobků, na které se vztahuje Akční plán pro prosazování práva, správu a obchod v oblasti lesnictví (FLEGT) a Úmluva o mezinárodním obchodu ohroženými druhy volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (CITES)**

Ustanovení o dřevě a dřevařských výrobcích na něž se vztahují FLEGT a CITES byla uvedena v samostatném článku, protože se v nařízení považují licence FLEGT a osvědčení CITES za dostatečný důkaz zákonné těžby dřeva.

Spolupráce mezi příslušnými orgány

Rada byla toho názoru, že předmětem výměny informací podle článku 11 by měly být pouze závažné nedostatky. Upřesnila rovněž, že výměna informací by se měla týkat druhů uložených sankcí.

Předmět

V zájmu upřesnění účelu povinností stanovených tímto nařízením Rada doplnila, že cílem je snížit riziko uvádění nezákonně vytěženého dřeva a dřevařských výrobků z tohoto dřeva na trh na minimum.

Změny vyplývající z Lisabonské smlouvy

Jelikož se Rada domnívá, že Komisi by měly být svěřeny pravomoci podle článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, doplnila tři nová ustanovení, která jsou nutná pro tyto akty v přenesené pravomoci, do čl. 5 odst. 3, čl. 7 odst. 7 a článku 12, jakož i nový bod odůvodnění. Podobně upravila ustanovení pro přijímání prováděcích opatření podle článku 291 SFEU.

IV. ZÁVĚR

Rada se domnívá, že její postoj přijatý v prvním čtení je v souladu se základními cíli návrhu Komise. Představuje vyvážený soubor opatření, která by přispěla k dosažení cílů boje proti nezákonné těžbě.

Rada se zájmem očekává konstruktivní jednání s Evropským parlamentem za účelem dosažení proveditelné dohody o tomto nařízení.

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2010 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční CD-ROM	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční CD-ROM (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), CD-ROM, 2 vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsávat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném CD-ROM.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Nosiče CD-ROM budou během roku 2010 nahrazeny nosiči DVD.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS