



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 11.7.2013
COM(2013) 516 final

2013/0239 (COD)

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterým se mění nařízení (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů**

{SWD(2013) 267 final}

{SWD(2013) 268 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Nařízení o přepravě odpadů (nařízení (ES) č. 1013/2006¹) stanoví požadavky na přepravu odpadů v rámci EU i mezi EU a třetími zeměmi, jejichž cílem je chránit životní prostředí. Nařízení o přepravě odpadů stanoví pro nebezpečný odpad přísnější pravidla než pro odpad neklasifikovaný jako nebezpečný.

Veškerý vývoz nebezpečných odpadů do zemí mimo OECD a veškerý vývoz odpadů určených k odstranění mimo EU/ESVO je zakázán (článek 34 a 36 nařízení o přepravě odpadů). Zákazem vývozu nebezpečných odpadů mimo OECD, který stanoví nařízení o přepravě odpadů, se provádí zákaz vývozu podle Basilejské úmluvy OSN z roku 1995. Odpad neklasifikovaný jako nebezpečný lze vyvážet k využití mimo OECD za předpokladu, že s odpadem bude nakládáno způsobem šetrným k životnímu prostředí, tj. způsobem, který je v podstatě rovnocenný s pravidly používanými v EU².

V rámci EU mají všechny přepravy odpadů k využití právo na volný pohyb³. Pro odpad neklasifikovaný jako nebezpečný není v případě takové přepravy potřeba podávat předběžné oznámení a přeprava musí dodržet pouze všeobecná ustanovení o informacích (hlavy II až IV nařízení o přepravě odpadů). Na přepravu nebezpečných odpadů k využití a přepravu odpadů určených k odstranění se vztahuje předchozí písemné oznámení a souhlas. Pokud však jde o přepravu odpadů k využití, mohou příslušné orgány odmítnout přepravu pouze na základě důvodů ochrany životního prostředí stanovených nařízením o přepravě odpadů (článek 12).

Pokud jde o povinnost převzít zpět odpady, jejichž přeprava byla provedena jako nedovolená nebo ji nelze dokončit podle plánu, byly zavedeny zvláštní závazky (články 22 až 25 nařízení o přepravě odpadů).

Článek 50 nařízení o přepravě odpadů obsahuje obecné ustanovení o prosazování, podle nějž členské státy stanoví kontroly zařízení a podniků v souladu s kontrolními požadavky směrnice 2008/98/ES (rámcová směrnice o odpadech) a mohou kontrolovat silniční přepravu, přepravu v přístavech atd. nebo mohou tyto kontroly provést později poté, co byl odpad dopraven do zařízení k využití nebo odstranění odpadů. Jinak jsou kontroly ponechány na volném uvážení členských států. Nařízení o přepravě odpadů neobsahuje žádná konkrétní ustanovení o tom, jak kontroly provádět, s výjimkou ustanovení, že „Kontroly přeprav zahrnují prohlídku dokladů, potvrzení totožnosti a případně i fyzickou kontrolu odpadů.“

V důsledku této obecné formulace kontrolních požadavků v nařízení o přepravě odpadů existují mezi členskými státy velké rozdíly. Některé z členských států vytvořily důkladné, dobře fungující kontrolní systémy zaměřené buď na kontrolu přepravy odpadů v přístavech nebo v prostorách původců odpadů a osob, které sbírají odpady. Jiné členské státy mají s prosazováním nařízení závažné problémy a nemají dostatečné odpovídající struktury a zdroje ke kontrole toků odpadů a provádění kontrol. Tato situace vede k tomu, že vývozci

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů, Úř. věst. L 190, 12.7.2006, s. 1.

² Články 18, 49 a příloha VII nařízení o přepravě odpadů. Viz také nařízení Komise (ES) č. 674/2012 ze dne 23. července 2012, kterým se mění nařízení (ES) č. 1418/2007 o vývozu některých odpadů určených k využití do některých nečlenských zemí OECD.

³ Na směsný komunální odpad sebraný v soukromých domácnostech, včetně případů, kdy tento odpad zahrnuje rovněž odpad od ostatních výrobců (položka odpadů 20 03 01), se vztahují stejná ustanovení jako na odpad určený k odstranění, čl. 3 odst. 5 nařízení o přepravě odpadů. Odpad určený ke spalení, který je klasifikován jako využití, podléhá zvláštním předpisům, článek 16 směrnice 2008/98/ES („rámcová směrnice o odpadech“).

nedovolených odpadů přepravují svůj odpad přes členské státy s nejmenším počtem kontrol (tzv. „port hopping“). Pokud některý členský stát posílí prosazování nařízení, vývozci nedovolených odpadů přepraví své vývozy do jiného členského státu. Pouze dostatečným prováděním kontrol ve všech členských státech lze účinně zabránit nedovolené přepravě odpadů.

Nejproblematictější případy nedovolené přepravy odpadu jsou ty, které se týkají nebezpečných odpadů a odpadů, které jsou nezákonně přepravovány na skládky nebo se s nimi nestandardně nakládá. Ukládání odpadů na skládkách nebo nestandardní nakládání s odpady má často vážné dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel, kteří žijí v oblasti, v níž se odpad likviduje či zpracovává. Úniky z vyřazeného odpadu také poškozují půdy a vodní toky a způsobují znečišťování ovzduší emisemi například těžkých kovů a perzistentních organických znečišťujících látek. Pokud země určení nezavedly přiměřené normy a kapacity pro recyklaci, jsou potenciální environmentální a zdravotní rizika vyvážena do jiných částí světa. To rovněž přispívá ke globálnímu oteplování a poškozování ozonové vrstvy.

Tento legislativní návrh bude podporovat a řídit kontroly členských států s cílem zaměřit se na problematické a vysoce rizikových toky odpadů uvedené výše. Posouzení rizik provedou členské státy. Přitom se zaměří na konkrétní toky odpadů a zdroje nedovolené přepravy odpadů a vezmou do úvahy údaje ze zpravodajských zdrojů, jako například z policejních vyšetřování a analýz trestné činnosti. Každý rok se pro účely kontrol zvolí priority na základě těchto posouzení rizik a zveřejní se v ročních plánech kontrol. Tyto plány se zpřístupní veřejnosti. Inspektoři plány kontrol zohlední a od vývozců, u nichž existuje podezření z nedovoleného vývozu odpadu, budou požadovat důkazy podle příslušných ustanovení v návrhu.

Nedovolená přeprava odpadů je závažným a častým problémem. Zákazy vývozu nebezpečných odpadů a odpadů určených k odstranění podle nařízení o přepravě odpadů se často obcházejí. Vývozy nebezpečných odpadů jsou často označovány jako použité zboží a odpady určené k odstranění jsou označovány jako odpady určené k využití. Toto zjištění vyplývá ze společných kontrol prováděných „sítí pro provádění a prosazování environmentálních právních předpisů v oblasti přeshraniční přepravy odpadů“ (IMPEL-tsf) podporovaných Komisí, které odhalily velmi vysokou míru nedodržování nařízení o přepravě odpadů způsobenou nedovolenou přepravou odpadů. V rámci společných kontrol provedených v období od října 2008 do listopadu 2010 zkontrolovalo 22 členských států přepravu odpadů po silnici a v přístavech (více než 20 000 dopravních kontrol a více než sto kontrol provedených přímo u společností) a podalo o nich zprávu⁴. S přihlédnutím k celkovému počtu kontrol přepravy odpadů z EU a v EU v daném období (3 454) a počtu případů porušení předpisů (863) lze celkovou míru nedodržení nařízení odhadnout na 25 %.

Studie z roku 2011 se zaměřila na odhad tonáže nedovolené přepravy v rámci celkového objemu přepravy odpadů v EU a mimo EU⁵. Studie dospěla k závěru, že pokud by pouze 1 % veškeré přepravy odpadů bylo nedovolené, dosáhl by celkový objem nedovolené přepravy odpadů 2,8 milionu tun za rok.

Nedovolená přeprava odpadů mimo EU často pochází z nekontrolovaných zařízení pro sběr, uskladnění a třídění odpadu, v nichž nezákonní provozovatelé odpad získají a nedovoleně ho

⁴ Podrobná zpráva sítě IMPEL o společných kontrolách je k dispozici na internetové adrese <http://impel.eu/wp-content/uploads/2012/01/IMPEL-TFS-EA-II-Project-Final-report-adopted-v1-4.pdf>.

⁵ Hodnocení a pokyny pro provedení právních předpisů EU o odpadech v členských státech, BiPRO dne 16. listopadu 2011, <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>.

přepravují do rozvojových zemí. Studie Europolu⁶ z roku 2011 dospěla k závěru, že mezisklady se často používají k zastření konečného místa určení odpadu a maření snah k prosazování práva, jejichž cílem je identifikovat společnosti, které porušují právní předpisy.

Přístavy v severozápadní části EU (Antverpy, Hamburg, Le Havre a Rotterdam) hrají důležitou roli ve vývozu odpadů (elektronického odpadu, vozidel s ukončenou životností, plastů, papíru a různých druhů nebezpečných odpadů) do zemí v Africe a v Asii. Jelikož řadou těchto přístavů prochází velké množství odpadů (dovolených i nedovolených) přepravovaných z EU, probíhají v nich častější kontroly, a pravděpodobně z tohoto důvodu se v nich odhalí více případů nedovolené přepravy odpadů.

Účinné prosazování a kontroly přepravy odpadů by nejen pomohly zabránit vážným dopadům na životní prostředí a zdraví způsobeným nedovolenou přepravou odpadů, ale rovněž by ušetřily vysoké náklady a členským státům a průmyslu by přinesly přímé ekonomické výhody. Díky lepšímu prosazování právních předpisů by se předešlo i nákladům na sanaci a na repatriaci odpadů. Nedávná studie například odhalila, že přísnější prosazování právních předpisů v rotterdamském přístavu vedlo ke zvýšení kvality a množství recyklovaného odpadu, jelikož odpad byl přepravován zákonnými prostředky do zařízení s lepšími technikami zpracování odpadů. Posílené kontroly v rotterdamském přístavu rovněž vedly k vytvoření 22 nových pracovních míst — v celní oblasti, v oblasti kontrol a zařízeních na zpracování odpadů⁷.

Rada ve svých závěrech ze dne 3. června 2010 vyzvala Komisi mimo jiné k tomu, aby zvážila posílení požadavků EU na kontroly a kontroly na místě prováděné podle nařízení o přepravě odpadů. Komise následně tuto problematiku podrobněji posoudila a vypracovala předběžné posouzení dopadů v souladu se svými pokyny pro posuzování dopadů.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

V souladu s minimálními standardy pro konzultaci zahájila Komise dne 25. ledna 2011 on-line konzultaci se zúčastněnými stranami prostřednictvím své internetové stránky EUROPA. Konzultace byla přístupná všem zúčastněným stranám po dobu jedenácti týdnů prostřednictvím jednotného přístupového místa na internetu.⁸ Během konzultace došlo 65 příspěvků od 18 orgánů členských států, jednoho orgánu země EHP, 25 průmyslových organizací, pěti soukromých společností, dvou veřejných organizací, tří nevládních organizací a 11 jednotlivců⁹. Zúčastněné strany vyjádřily širokou podporu legislativním požadavkům EU na kontroly přepravy odpadů (90 % respondentů).

⁶ „Posouzení organizované trestné činnosti v EU“ (EU organised crime assessment) vypracované Europolem, 28. dubna 2011, s. 30. <https://www.europol.europa.eu/>.

⁷ Studie „Provádění právních předpisů EU o odpadech s cílem dosáhnout ekologického růstu“ (Implementation of EU waste legislation for green growth) vypracovaná organizací BioIntelligence Service v roce 2011, <http://ec.europa.eu/environment/waste/studies/pdf/study%2012%20FINAL%20REPORT.pdf>

⁸ Konzultace zúčastněných stran zčásti vycházela ze dvou studií: „Požadavky na kontroly přepravy odpadů“ (Inspection requirements for waste shipments), závěrečná zpráva ze dne 12. srpna 2009 vypracovaná organizací BioIntelligence, <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>; a „Posouzení environmentálních, sociálních a hospodářských dopadů možných požadavků a kritérií pro inspekce a kontroly přepravy odpadů a kontroly na místě“ (Environmental, social and economic impact assessment of possible requirements and criteria for waste shipment inspections, controls and on-the-spot-checks), závěrečná zpráva ze dne 4. června 2010 vypracovaná organizací BioIntelligence SA, <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/reports.htm>.

⁹ <http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/news.htm>.

V průběhu veřejné konzultace o zatěžujících právních předpisech pro malé a střední podniky, která proběhla v roce 2012, byly vyjádřeny obavy, že nařízení o přepravě odpadů nevedlo k vytvoření společného trhu pro využívání odpadů a recyklaci, a to vzhledem k rozdílům v provádění a výkladu v členských státech. Rovněž byl vyjádřen názor, že je třeba udělat více pro zajištění jednotného provádění nařízení o přepravě odpadů, přičemž je třeba se více zaměřit na nebezpečné odpady a méně na bezproblémové odpady. Vedle toho se poukázalo na to, že by měly být dále zjednodušeny postupy pro přepravu odpadů mezi členskými státy a kontroly a hodnocení zařízení na zpracování odpadů by měly provádět orgány přijímajícího členského státu.

Cílem tohoto legislativního návrhu o kontrolách přepravy odpadů je pomoci zajistit jednotnější provádění nařízení o přepravě odpadů zavedením minimálních kontrolních požadavků v celé EU a zaměřit se na problematické toky odpadů¹⁰. Podle nařízení o přepravě odpadů již pro přepravu odpadů určených k využití – oproti přepravě odpadů určených k odstranění – zjednodušené postupy existují. Nedostatečně harmonizované kontrolní postupy však narušují řádné fungování vnitřního trhu v oblasti přepravy odpadů. Pro řádné fungování vnitřního trhu je zásadní, aby kontroly přepravy odpadů byly v celé EU prováděny účinně. Stávající situace, kdy v důsledku značných rozdílů při prosazování práva neexistují rovné podmínky, znevýhodňuje podniky dodržující zákony. Vysoká míra nedovolené přepravy odpadů podkopává odvětví zákonného zpracování a odstraňování odpadů. Řádné uplatňování nařízení o přepravě odpadů v celé EU by posílilo důvěru hospodářských subjektů v systém přepravy odpadů. Společnosti působící v odvětví recyklace a nakládání s odpady by měly motivaci investovat a vytvářet nové pracovní příležitosti.

Kontrola zařízení na zpracování odpadu je úlohou orgánů v členském státu, v němž se tato zařízení nacházejí. Příslušný orgán v odesílajícím členském státu však musí mít možnost *posoudit*, jak se bude s odpadem nakládat v zařízení v přijímajícím členském státu. Odesílající orgán může například po přezkoumání povahy odpadu dojít k závěru, že zařízení v přijímajícím členském státu není schopno nakládat s odpadem v souladu s články 11 a 12 nařízení o přepravě odpadů. Toto posouzení je třeba provést *před* tím, než odpad opustí území odesílající země, v opačném případě nelze předejít nedovolené přepravě odpadů. Provádí-li se nedovolená přeprava odpadů, může se stát, že odesílající země musí uhradit náklady mj. za zpětné převzetí odpadů. *Posouzení* zařízení na zpracování odpadů tedy nelze ponechat výhradně na orgánech přijímajícího členského státu.

Komise ve svém předběžném posouzení dopadů tohoto legislativního návrhu prozkoumala několik možností, jak posílit kontroly a prosazování nařízení o přepravě odpadů. Do přípravy studií, které byly vypracovány jako podpůrný prvek posouzení dopadů, byly úzce zapojeny „síť pro provádění a prosazování environmentálních právních předpisů v oblasti přeshraniční přepravy odpadů“ (IMPEL-tsf), která působí v rámci EU, orgány v členských státech a různé skupiny zúčastněných stran.

Posouzení dospělo k závěru, že nejúčinnější možností k vyřešení problémů vyplývajících z nedovolené přepravy odpadů by byly požadavky stanovené v právních předpisech EU v kombinaci s pokyny. Tato varianta by byla rovněž spojena s nejnižšími čistými náklady a nejpozitivnějšími hospodářskými, sociálními a environmentálními dopady. Díky ní by bylo možné dosáhnout významných úspor v oblasti nákladů na sanaci a na repatriaci odpadů, jakož i nepřímo snížit náklady v členských státech, po jejichž území je odpad přepravován v tranzitu. Z harmonizace právních předpisů by měl prospěch i průmysl. Vyšší objem odpadu přepravovaného zákonnými prostředky by vedl k optimalizovaným postupům, lepším

¹⁰

Viz také sdělení Komise o opatřeních přijatých v návaznosti na konzultaci „TOP10“, během níž byly malé a střední podniky konzultovány ohledně nařízení EU.

technikám třídění a vyšší kvalitě odpadu. V důsledku právního požadavku na posílení kontrol by rovněž mohla být vytvořena nová pracovní místa a zabránilo by se přemísťování pracovních míst mimo EU.

Náklady pro členské státy, které nemají odpovídající kontrolní systémy (např. náklady na najímání zaměstnanců, modernizaci infrastruktury a kontroly) byly odhadnuty v rámci posouzení dopadů. Tyto náklady by činily přibližně 4 miliony EUR ročně pro celou EU, hospodářské a sociální přínosy by však tyto náklady mohly převážit, případně by náklady mohly být financovány z vybraných finančních postihů. Podle posouzení dopadů by náklady na požadované dodatečné kontroly byly pokryty, i když by průměrný finanční postih byl účtován u méně než 1 % všech ročních kontrol.

Posouzení dopadů zjistilo, že nejdůležitějším z navrhovaných legislativních opatření je plánování kontrol. Druhým nejdůležitějším nástrojem k řešení problému by bylo zavedení možnosti, aby příslušné orgány v členských státech vyžadovaly důkazy od vývozců, u nichž existuje podezření z nedovoleného vývozu odpadu, za účelem prověření zákonnosti zásilek, a poté – v sestupném pořadí – kontroly předcházejících zařízení a odborná příprava orgánů.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Ustanovení čl. 1 odst. 3 písm. b) tohoto návrhu mění článek 50 nařízení o přepravě odpadů zavedením požadavků na plánování kontrol přepravy odpadů.

Čl. 1 odst. 3 písm. c) zavádí v článku 50 možnost, aby příslušné orgány členských států požadovat důkazy od vývozců, u nichž existuje podezření z nedovoleného vývozu odpadu, za účelem prověření zákonnosti dodávek. Takové důkazy se mohou vztahovat i na to, zda se u látky nebo předmětu jedná o „odpad“ či nikoli, zda je přepravovaný odpad určen k využití nebo odstranění, nebo se může – s cílem posoudit dodržování článku 49 nařízení o přepravě odpadů – týkat povahy konkrétních metod zpracování odpadu a povahy norem uplatňovaných zařízení v zemi určení.

Ustanoveními čl. 1 odst. 2 a čl. 1 odst. 4 se nařízení o přepravě odpadů uvádí do souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie v souladu se závazkem Komise přezkoumat ustanovení upravující regulativní postup v každém legislativním nástroji, který hodlá změnit.

Článek 2 tohoto návrhu stanoví, že nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* a použije se od [1. ledna xxxx nebo 1. července xxxx, podle toho, které datum nastane dříve, za předpokladu, že uvedené datum nastane alespoň šest měsíců od vstupu nařízení v platnost].

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

Nevztahuje se na tento návrh.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kterým se mění nařízení (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů¹³ stanoví požadavky na přepravu odpadů v rámci Unie i mezi členskými státy a třetími zeměmi, jejichž cílem je chránit životní prostředí. V prosazování nařízení a kontrolách prováděných příslušnými orgány v členských státech však byly zjištěny nedostatky, mimo jiné z toho důvodu, že ustanovení upravující tyto otázky jsou v nařízení nejasně formulována.
- (2) Je nutné zavést odpovídající plánování kontrol přepravy odpadů s cílem vytvořit kapacitu potřebnou pro kontroly přepravy odpadů a účinně zamezovat nedovolené přepravě. Ustanovení o prosazování nařízení a kontrol v článku 50 nařízení (ES) č. 1013/2006 by proto měla být posílena s cílem zajistit pravidelné a jednotné plánování kontrol. Plánování by mělo zahrnovat řadu klíčových prvků, včetně posouzení rizik, strategií, cílů, priorit, počtu a druhů plánovaných kontrol, přidělení úkolů, prostředků spolupráce mezi orgány a ustanovení o odborném vzdělávání inspektorů.
- (3) V rámci Unie existují různá pravidla, pokud jde o možnost příslušných orgánů členských států požadovat důkazy od vývozců odpadu za účelem prověření zákonnosti dodávek. Takové důkazy se mohou vztahovat i na to, zda se u látky nebo předmětu jedná o „odpad“ ve smyslu nařízení (ES) č. 1013/2006, nebo zda budou odpady přepraveny do zařízení šetrných k životnímu prostředí podle článku 49 nařízení. Článek 50 nařízení by proto měl stanovit možnost příslušných orgánů v členských státech požadovat důkazy od vývozců, u nichž existuje podezření z nedovoleného vývozu odpadu, za účelem prověření zákonnosti dodávek.

¹¹ Úř. věst. C , , s. .

¹² Úř. věst. C , , s. .

¹³ Úř. věst. L 190, 12.7.2006, s. 1.

- (4) Nedovolená přeprava odpadů často pochází z nekontrolovaných zařízení pro sběr, uskladnění a třídění odpadu. Je tedy třeba zavést požadavky na kontrolu těchto prostor nakládajících s odpady.
- (5) V důsledku vstupu Lisabonské smlouvy v platnost by pravomoci svěřené Komisi podle nařízení (ES) č. 1013/2006 měly být uvedeny do souladu s článkem 290 Smlouvy.
- (6) Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy s cílem přijmout technické a organizační požadavky na praktické provádění elektronické výměny údajů. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni.
- (7) Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby příslušné dokumenty byly předány Evropskému parlamentu a Radě souběžně, včas a odpovídajícím způsobem.
- (8) Komise může přijmout pokyny pro uplatňování čl. 12 odst. 1 písm. g) nařízení; pokyny pro použití článku 15 nařízení; pokyny pro spolupráci příslušných orgánů v otázkách nedovolené přepravy; další pokyny týkající se používání jazyků a další vyjasnění procedurálních požadavků hlavy II nařízení, pokud jde o jejich použití na vývozy odpadů ze Společenství, dovozy odpadů do Společenství a tranzity odpadů přes Společenství.
- (9) Nařízení (ES) č. 1013/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (10) Toto nařízení by mělo platit od 1. ledna [xxxx] nebo 1. července [xxxx] podle toho, které datum nastane dříve, za předpokladu, že uvedené datum nastane alespoň šest měsíců od vstupu nařízení v platnost], aby členské státy a podniky měly dostatek času připravit uplatňování opatření vyžadovaných podle článku 50 nařízení,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 1013/2006 se mění takto:

1) V článku 2 se doplňuje nový odstavec 36, který zní:

„36. „opětovným použitím“ rozumí jakýkoliv postup, kterým jsou výrobky nebo jejich části, které nejsou odpadem, znovu použity pro tentýž účel, pro který byly původně určeny.

2) V článku 26 se doplňuje nový odstavec 5, který zní:

„5. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 59 ohledně technických a organizačních požadavků pro praktické provádění elektronické výměny údajů k poskytování dokladů a informací.“

3) Článek 50 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Prostřednictvím opatření k prosazování tohoto nařízení stanoví členské státy mimo jiné kontroly zařízení a podniků v souladu s článkem 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008

o odpadech¹⁴ a namátkové kontroly přepravy odpadů či souvisejícího využívání nebo odstraňování odpadů.“

b) vkládá se nový odstavec 2a, který zní:

„2a. Členské státy zajistí, aby jejich příslušné orgány vypracovaly plány kontrol, jejichž cílem je ověřit dodržování tohoto nařízení. Plány se týkají celého zeměpisného území dotčeného členského státu a vztahují se na všechny kontroly přepravy odpadů prováděné podle odstavce 2, včetně kontrol zařízení a podniků, silniční a železniční dopravy a zásilek v přístavech. Plány musí obsahovat tyto informace:

- a) strategie a cíle kontrol přepravy odpadů týkající se nezbytných lidských, finančních a jiných zdrojů;
- b) posouzení rizik vztahující se na konkrétní toky odpadů a zdroje nedovolené přepravy, které zohledňuje i zpravodajské údaje, jako například policejní vyšetřování a analýzy trestné činnosti;
- c) priority a popis, jak byly tyto priority vybrány na základě strategií, cílů a posouzení rizik;
- d) informace o počtu a druhích plánovaných kontrol v prostorách nakládajících s odpady, v silniční a železniční dopravě a u zásilek v přístavech;
- e) přidělení úkolů každému orgánu zapojenému do kontrol přepravy odpadů;
- f) způsoby spolupráce mezi různými orgány zapojenými do kontrol a dále
- g) posouzení potřeby školení inspektorů o technických a právních otázkách týkajících se nakládání s odpady a přepravy odpadů a organizování pravidelných školení.

Tyto plány musí být nejméně jednou ročně přezkoumány a případně aktualizovány. Přezkum posoudí, do jaké míry byly cíle a ostatní prvky plánů provedeny.

Příslušný orgán musí plány zpřístupnit veřejnosti v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/4/ES ze dne 28. ledna 2003¹⁵“.

c) vkládají se nové odstavce 4a a 4b, které znějí:

„4a. S cílem přesvědčit se, že zásilka neobsahuje odpad ve smyslu čl. 2 odst. 1, může příslušný orgán:

- i) ověřit, že je plánována přiměřená ochrana zásilky před poškozením v průběhu přepravy, nakládky a vykládky; a
- ii) v případech podezření na nedovolenou přepravu odpadů požadovat, aby osoba odpovědná za přepravu předložila kopii faktury a smlouvy týkající se prodeje nebo převodu vlastnictví látky či předmětu s uvedením, že zásilka je určena k opětovnému použití ve smyslu čl. 2 bodu 36, a aby prokázala, že zásilka je plně funkční.

¹⁴ Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3.

¹⁵ Úř. věst. L 41, 14.2.2003, s. 26.

- 4b. Aby se zajistilo, že zásilka je určena k využití, které je v souladu s článkem 49, může příslušný orgán v případech podezření na nedovolenou přepravu odpadů požadovat, aby osoba odpovědná za přepravu předložila smlouvu, dopis nebo jiný doklad podepsaný zařízením k využití odpadů s uvedením metody nakládání s odpady, technologií a norem používaných v zařízení k využití odpadů v zemi určení.“

4) Články 59 a 59a se nahrazují tímto:

Článek 59

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Přenesená pravomoc uvedená v čl. 26 odst. 5 se Komisi svěřuje na dobu neurčitou od data vstupu tohoto rozhodnutí v platnost.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 26 odst. 5 kdykoliv zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 26 odst. 5 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 59a

Postup projednávání ve výborech

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 39 směrnice 2008/98/ES.
Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*. Použije se od [1. ledna xxxx nebo 1. července xxxx podle toho, které datum nastane dříve, za předpokladu, že uvedené datum nastane alespoň šest měsíců od vstupu nařízení v platnost].

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*