

POLICEJNÍ AKADEMIE ČESKÉ REPUBLIKY V PRAZE

Fakulta bezpečnostního managementu

Katedra správního práva a správní vědy

**Právní úprava nakládání s vozidly
s ukončenou životností**

Diplomová práce

Legal regulation on end-of life -vehicles management

Master thesis

VEDOUCÍ PRÁCE
JUDr. Michal SOBOTKA, Ph.D.

AUTORKA PRÁCE
Bc. Barbora ŠŤASTNÁ

PRAHA

2023

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Mladé Boleslavi, dne 13. března 2023

Bc. Barbora Šťastná

Poděkování

Ráda bych touto cestou vyjádřila poděkování JUDr. Michalovi Sobotkovi, Ph.D., za podání pomocné ruky, odborné vedení, množství cenných a inspirativních rad, doporučení, připomínek a zároveň velkou trpělivost, kterou mi v průběhu zpracování diplomové práce věnoval. Současně bych chtěla poděkovat Ing. Radce Vokurkové, která mi věnovala svůj čas při osobních schůzkách za účelem diskuse o řešené problematice. Mé poděkování patří také paní Lence Trojanové a panu Miroslavovi Benešovi, kteří mi poskytli potřebné informace a podklady. V neposlední řadě patří obrovské poděkování mému tatínkovi, ostatním členům celé mé rodiny a blízkým přátelům za pomoc a podporu během studia.

Anotace

V této diplomové práci se zkoumá právní úprava nakládání s vozidly s ukončenou životností v kontextu nových zákonů v této oblasti a přináší náhled na změny, které tyto zákony přinesly. Práce se rovněž věnuje hierarchii odpadového hospodářství a životnímu cyklu vozidla s ukončenou životností, s důrazem na etapu ukončení životnosti automobilu. Dále se práce zaměřuje na povinnosti subjektů při nakládání s vozidly s ukončenou životností a výkon kontroly v této oblasti, s pozorností na provozovatele a zpracovatele vozidel. Konkrétně se práce zabývá fungováním zařízení, které se zabývá sběrem, výkupem, zpracováním, využíváním a odstraňováním vozidel s ukončenou životností, včetně procesu zpracování vozidla s ukončenou životností, správného vedení povinné evidence a zpracování povinné dokumentace.

Klíčová slova

Vozidlo s ukončenou životností * nakládání * právní úprava * Česká republika * provozovatel * zpracovatel * zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností * odpad * odpadové hospodářství * etapa ukončení životnosti automobilu * demontáž

Annotation

This thesis examines the legal regulation of end-of-life vehicles in the context of new laws in this area and provides insight into the changes brought about by these laws. The thesis also looks at the waste management hierarchy and the end-of-life vehicle lifecycle, with an emphasis on the vehicle end-of-life stage. Furthermore, the thesis focuses on the obligations of subjects in the operating with end-of-life vehicles area and the control in this area, with attention to vehicle operators and vehicle processors. In particular, the work deals with the functioning of the facilities that deal with the collection, purchase, processing, use and disposal of end-of-life vehicles, including the process of end-of-life vehicle treatment, the correct keeping of mandatory records and the processing of mandatory documentation.

Keywords

End-of-life vehicle * treatment * legislation * Czech Republic * operator * processor * facilities for collection, purchase, processing, recovery and disposal of end-of-life vehicles * waste * waste management * vehicle end-of-life stage * dismantling

Obsah

Úvod.....	8
1 Právní úprava.....	11
1.1 Evropská právní úprava.....	11
1.2 Vnitrostátní právní úprava	14
1.2.1 Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech	15
1.2.2 Zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností	16
1.2.3 Základní pojmy.....	19
2 Hierarchie odpadového hospodářství	21
2.1 Předcházení vzniku odpadů	23
2.2 Příprava k opětovnému použití.....	24
2.3 Recyklace nebo jiné využití odpadů	25
2.4 Odstranění odpadů.....	26
2.5 Plán odpadového hospodářství České republiky	26
3 Vozidlo s ukončenou životností.....	29
3.1 Životní cyklus vozidla a jeho etapy	30
3.1.1 Požadavky na konstrukci vozu a systém IDIS	33
3.1.2 Výroba dílů, oznámení do databáze SCIP	34
3.1.3 Etapa ukončení životnosti automobilu	37
4 Povinnosti subjektů při nakládání s vozidly s ukončenou životností	38
4.1 Výrobce vozidel a výrobce dílů používaných ve vozidlech.....	38
4.2 Provozovatel zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností	39
4.3 Zpracovatel vozidel s ukončenou životností	41
5 Provozovatel zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností	42

5.1 Souhlas k provozování zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností	44
5.2 Zpracování povinné evidence.....	45
5.3 Vedení povinné evidence	46
5.4 Proces zpracování vozidel s ukončenou životností v rámci zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností	51
6 <i>Kontrola na úseku nakládání s vozidly s ukončenou životností</i>	65
6.1 Česká inspekce životního prostředí.....	68
7 <i>Vyhodnocení stanovených výzkumných otázek</i>	73
7.1 Komparace zákonů a jejich vliv na provozovatele	73
7.2 Proces přijetí vozidla s ukončenou životností	75
7.3 Kontrola v oblasti nakládání s vozidly s ukončenou životností	76
<i>Závěr</i>	77
<i>Seznam použité literatury</i>	80
<i>Seznam použitých obrázků</i>	86
<i>Seznam použitých grafů</i>	86
<i>Seznam použitých tabulek</i>	86
<i>Seznam příloh</i>	87
<i>Přílohy diplomové práce</i>	88

Úvod

Dle Modulu Autovraky Informačního Systému Odpadového Hospodářství (dále jen systém MA ISOH) bylo do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností během roku 2020 přijato celkem 167 814 vozidel s ukončenou životností (dále jen autovrak)¹ v průměrném stáří 20,38, v roce 2021 přijato celkem 174 624 autovraků v průměrném stáří 20,75. Za rok 2022 bylo ke dni 13. listopadu 2022 přijato 143 279 autovraků v průměrném stáří 21,16. Z uvedených dat vyplývá, že problematika autovraků je velice aktuálním tématem.²

Téma diplomové práce jsem si zvolila, protože v současnosti rezonuje společností a dochází k četným změnám legislativy týkající se požadavků na recyklaci materiálů. Toto téma je také důležité pro řešení otázky recyklace v budoucnu po nástupu elektrovozidel. Jedná se o globální problematiku, která zasahuje každodenně do životů lidí a zároveň autovraky představují nebezpečný odpad, který je potenciálně škodlivý pro lidské zdraví a životní prostředí. Navíc se jedná o významný zdroj surovin.

Cílem diplomové práce je analýza vývoje a zhodnocení právní úpravy nakládání s autovraky v České republice (dále jen ČR). První kapitola se zaměří na právo Evropské unie, jelikož je ČR součástí Evropské unie (dále jen EU) a tím je oblast nakládání s autovraky z její strany ovlivněna. Následně je rozebírána vnitrostátní právní úprava a stručně nastíněn historický vývoj následovaný jejím rozbořením. Jádrem práce bude analýza změn, které přinesl nový zákon o odpadech a výrobcích s ukončenou životností oproti předcházející právní úpravě. V rámci kapitoly je taktéž definována základní terminologie.

Druhá kapitola se věnuje hierarchii odpadového hospodářství, která je pro autovraky důležitá. Blíže jsou rozebrány jednotlivé kroky hierarchie nakládání

¹ Pozn. autorky – autorka si je vědoma, že se z legislativního hlediska nejedná o legální pojem. I přesto bude pro tuto práci používán pojem autovrak, a to z důvodu zavedeného pojmu, který je hojně používán.

² Ministerstvo životního prostředí. *Modul Autovraky – MA ISOH (statistiky)*. [online]. Informační Systém Odpadového Hospodářství. [cit. 13.11.2022]. Dostupné z: <https://autovraky.mzp.cz/autovrak/>

s odpady ve vztahu k autovrakům. Rovněž je v kapitole popsán Plán odpadového hospodářství České republiky (dále jen Plán odpadového hospodářství ČR), který se zaměřuje na přednostní využití hierarchie odpadového hospodářství a plnění evropských cílů ve všech oblastech nakládání s odpady.

Třetí kapitola popisuje životní cyklus vozidla, jeho etapy a pozornost je věnována etapě ukončení životnosti automobilu, která je důležitá pro praktickou část diplomové práce. Také se kapitola zaměřuje na požadavky na konstrukci vozu a systém The International Dismantling Information System (dále jen IDIS), dále na výrobu dílů a oznámení do databáze Substances of Concern In articles, as such or in complex objects/products (dále jen SCIP).

Závěr teoretické části je zaměřen na povinnosti subjektů při nakládání s autovraky. Poukazuje na vzájemné vztahy mezi jednotlivými subjekty a na povinnosti při předání autovraku, odstranění odstaveného vozidla a na konkrétní povinnosti výrobce, provozovatele a zpracovatele autovraků.

Praktická část diplomové práce se zabývá provozem zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování autovraků (dále jen zařízení ke sběru a zpracování). Popisuje proces získání souhlasu, vedení povinné evidence a zpracování povinné dokumentace, jako je provozní řád, na který je práce více zaměřena. Hlavním cílem je proces nakládání s autovraky v rámci zařízení, kde je využita metoda analýzy.

Dále je pozornost zaměřena na kontrolní orgány na úseku nakládání s autovraky. Blíže je pozornost věnována České inspekci životního prostředí, která v dané oblasti kontrolu provádí. Hlavním cílem je rozbor oprávnění České inspekce životního prostředí.

Pro diplomovou práci jsem si stanovila výzkumné otázky, na které se zaměřuje poslední kapitola diplomové práce. V průběhu práce jsou analyzována data a poznatky pro jednotlivé otázky prostřednictvím stanovených metod. Položenými výzkumnými otázkami v souvislosti s tématem právní úpravy nakládání s autovraky jsou:

1. Jaké změny přinesl zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností oproti zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech? Promítlo se nějakým způsobem přijetí nového zákona do činnosti provozovatelů zařízení ke sběru výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností?
2. Jak probíhá proces přijetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností?
3. Je kontrola v oblasti nakládání s vozidly s ukončenou životností dostačující?

1 Právní úprava

Český právní řád je ovlivněn mezinárodními smlouvami, ale rovněž závaznými normativními akty evropského práva. Mezinárodněprávní úprava nakládání s odpady „je zaměřena spíše, a především na regulaci přeshraničního pohybu odpadů a na způsoby jejich zneškodnění než na předcházení jejich vzniku.“³ Kdežto evropská právní úprava se blíže zaměřuje na problematiku odpadového hospodářství.⁴ Z tohoto důvodu se mezinárodněprávní úpravou diplomová práce blíže nezabývá a pozornost je věnována evropské právní úpravě a vnitrostátní právní úpravě, které jsou pro nakládání s autovraky podstatné.

1.1 Evropská právní úprava

Politika EU v oblasti nakládání s odpady je postavena především na politických strategiích, třech zastřešujících směrnících a právních aktech vztahujících se na konkrétní waste streams.⁵ Waste streams lze definovat jako „odpady vnikající při domácích a průmyslových činnostech, kdy tok odpadů představuje životní cyklus odpadu až po jeho případné odstranění.“⁶ U všech toků odpadů platí dva principy, kterými jsou hierarchie odpadového hospodářství [kap. 2] a zásada znečišťovatel platí (vyžaduje, aby znečišťovatelé nesli náklady na prevenci, kontrolu a čištění znečištění a aby se tyto náklady promítly do ceny zboží a služeb, které způsobují znečištění ve fázi výroby a/nebo spotřeby). Na základě těchto zásad se v EU v několika tocích odpadů používá rozšířená odpovědnost výrobce (to znamená, že výrobci přebírají finanční a/nebo provozní odpovědnost za sběr nebo zpětný

³ DAMOHORSKÝ, Milan. *Právo životního prostředí*. 3. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. Beckovy právnické učebnice. s. 424. ISBN 9788074003387.

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 6/2015 m. s. Sb., o přijetí Basilejské úmluvy o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování

⁴ DAMOHORSKÝ, Milan. *Právo životního prostředí*. 3. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. Beckovy právnické učebnice. s. 33, 424-425. ISBN 9788074003387.

⁵ s. 2, European Parliament. *Understanding waste streams – Treatment of specific waste*. Briefing, July 2015 [online] [cit. 22.01.2023].

Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/EPRS/EPRS-Briefing-564398-Understanding-waste-streams-FINAL.pdf>

⁶ What is Waste Stream? - Definition from Safeopedia. *Safeopedia - Empowering the workplace with free health and safety info* [online]. Copyright © 2023 [cit. 23.01.2023].

Dostupné z: <https://www.safeopedia.com/definition/3088/waste-stream>

odběr použitého zboží, za jeho třídění a za jeho případnou recyklaci).⁷ Některé recyklovatelné odpady z demontáže autovraků nelze zpracovat na území ČR, a proto je nutno v rámci dostupných technologií využít zařízení jiných členských zemí EU nebo zemí mimo EU. Toto upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů, které stanoví pravidla pro přeshraniční přepravu odpadů a je závazné a přímo použitelné ve všech členských státech EU. Tyto toky odpadů se sledují na mezinárodní úrovni, prostřednictvím ministerstev životního prostředí jednotlivých členských zemí.

Základem evropské úpravy je směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 98/2008 ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (dále směrnice o odpadech). Směrnice stanovuje opatření na ochranu životního prostředí a lidského zdraví předcházením nepříznivým vlivům vzniku odpadů a nakládání s nimi nebo jejich omezováním a omezováním celkových dopadů využívání zdrojů a zlepšováním účinnosti tohoto využívání. Avšak i když směrnice stanovuje opatření na ochranu životního prostředí, tak již na odpady není nahlíženo pouze jako na hrozbu pro životní prostředí. Naopak je zdůrazněn jejich význam pro surovinovou a energetickou politiku jednotlivých zemí, tudíž je rovněž kladen důraz na hierarchii způsobu nakládání s odpady. Ve větší míře je také regulováno jednání před samotným vznikem odpadu a oblast odpovědnosti byla rozšířena na všechny subjekty vstupující do životního cyklu výrobku.⁸ Rozšířená odpovědnost výrobce je vysvětlena ve směrnici o odpadech, jako: „*jedním z prostředků na podporu navrhování a výroby zboží, jež plně zohledňují a zjednodušují účinné využívání zdrojů během celého jejich životního cyklu,*

⁷ s. 1-2, European Parliament. *Understanding waste streams – Treatment of specific waste*. Briefing, July 2015 [online] [22.01.2023]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/EPRS/EPRS-Briefing-564398-Understanding-waste-streams-FINAL.pdf>

⁸ JANČÁŘOVÁ, Ilona. *Právo životního prostředí: zvláštní část*. Brno: Masarykova univerzita, 2015. s. 452. ISBN 9788021080416.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 98/2008 ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic

včetně jejich opravy, opětovného použití, demontáže a recyklace, aniž by to ohrozilo volný pohyb zboží na vnitřním trhu.“⁹

Důležitou směrnicí pro autovraky je směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností, kdy adresátem jsou všechny členské státy. Jak uvádí čl. 1 zmíněné směrnice, tak cílem směrnice je *„stanovit opatření přednostně zaměřená na předcházení vzniku odpadů z vozidel a dále na opětovné použití, recyklaci a jiné formy využití vozidel s ukončenou životností a jejich součástí, aby bylo sníženo množství dopadu k odstranění a zlepšena účinnost, pokud jde o ochranu životního prostředí, a zejména hospodářských subjektů přímo zapojených do zpracování vozidel s ukončenou životností.“¹⁰* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností je stále v platnosti, ale za dobu její platnosti prošla řadou změn či oprav. Nyní je v platnosti v jejím konsolidovaném znění 06/03/2020.¹¹

Od roku 2021 začala platit další povinnost pro výrobce předmětů, které obsahují látky vzbuzující mimořádné obavy (Substance of Very High Concern, dále jen SVHC látky), oznamovat tyto předměty do databáze SCIP. Tato povinnost vyplývá ze směrnice o odpadech a do národní legislativy byla vnesena změnou chemického zákona. Změna chemického zákona byla provedena prostřednictvím zákona č. 543/2020 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpadech a zákona o výrobcích s ukončenou životností.¹²

V souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností bylo přijato Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla. Členské státy podle čl. 5 odst. 3 Směrnice 2000/53/ES *„zavedou systém, podle něhož lze vyřadit vozidlo s ukončenou životností z registru pouze*

⁹ důvod č. 27, Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 98/2008 ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic

¹⁰ viz čl. 1, Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností

¹¹ Konsolidovaný text: Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností

¹² část 9 (změna chemického zákona), Zákon č. 543/2020 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpadech a zákona o výrobcích s ukončenou životností

po předložení osvědčení o likvidaci vozidla. Toto osvědčení se uděluje držiteli nebo vlastníkovi při převozu vozidla s ukončenou životností do zpracovatelského zařízení. Zpracovatelská zařízení, která získala povolení v souladu s článkem 6, jsou oprávněna udělovat osvědčení o likvidaci vozidla.“¹³ Rozhodnutí 2002/151/ES řeší osvědčení o likvidaci vozidla, konkrétně potřebné informace na osvědčení o likvidaci vozidla. Toto rozhodnutí napomáhá i k uznávání a přijímání osvědčení o likvidaci vozidla vydané v jiném členském státu.¹⁴

1.2 Vnitrostátní právní úprava

Do roku 1991 neexistovala v ČR žádná komplexní právní úprava pro nakládání s odpady. V roce 1991 byl přijat první zákon upravující oblast odpadů č. 238/199 Sb., o odpadech, který společně s navazujícími zákony a prováděcími předpisy nastolil právní režim odpadového hospodářství v ČR. Pár let poté byl pro své nedostatky nahrazen zákonem č. 125/1997 Sb., o odpadech. I tento zákon byl nahrazen, a to primárně z důvodu harmonizace českého právního řádu s právem evropským, ale také jako nezbytnost reagovat na měnící se hospodářské a společenské podmínky. Důležitým zákonem, který měl význam pro zajištění souladu s evropským právem byl zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech (dále jen předchozí zákon o odpadech).¹⁵

Podle důvodové zprávy k návrhu předchozího zákona o odpadech byl základním právním předpisem, kterým se řídilo odpadové hospodářství v ČR. Hlavním důvodem pro přijetí předchozího zákona o odpadech byla „*nutnost harmonizace právních předpisů České republiky s předpisy Evropského společenství v souvislosti s urychlováním přípravy vstupu České republiky do Evropské unie.*“¹⁶

¹³ viz. čl. 5, odst. 3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností

¹⁴ Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností

¹⁵ I. obecná část, Důvodová zpráva k zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech

¹⁶ I. obecná část, Důvodová zpráva k zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech

K dnešnímu dni je platným zákonem o odpadech zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen zákon o odpadech). Podle důvodové zprávy k zákonu o odpadech se předchozí zákon o odpadech stal do jisté míry komplikovaným a nepřehledným v důsledku postupné implementace unijních předpisů do českého právního řádu. Zároveň předchozí zákon o odpadech nevyhovoval současným legislativně-technickým požadavkům. Mezi hlavní změny v zákoně o odpadech se řadí nejen problematika poplatků, sběru odpadu a černé skládky. Účelem zákona o odpadech je komplexně upravit problematiku odpadového hospodářství. Velkou změnou je společně se zákonem o odpadech druhý zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností (dále jen zákon o výrobcích s ukončenou životností), a to zejména z důvodu „specifik problematiky výrobků s ukončenou životností, která se v mnoha ohledech vymyká systematickému základního odpadového režimu.“¹⁷

1.2.1 Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech

„Účelem tohoto zákona je zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zdraví lidí a trvale udržitelné využívání přírodních zdrojů předcházením vzniku odpadů a nakládáním s nimi v souladu s hierarchií odpadového hospodářství za současné sociální únosnosti a ekonomické přijatelnosti tak, aby bylo dosaženo cílů odpadového hospodářství stanovených v příloze č. 1 k tomuto zákonu a umožněn přechod k oběhovému hospodářství.“¹⁸

¹⁷ Obecná část B, Důvodová zpráva k zákonu č. 541/2020 Sb., o odpadech

Pozn. autorky – autorka by ráda upozornila i na zákon č. 545/2020 Sb., o obalech. Je si vědoma, že to pro její práci není podstatné, ale stejně tak obalová problematika zůstala upravena samostatně, byť se v případě odpadů z obalů také jedná o výrobek s ukončenou životností.

¹⁸ viz § 1 odst. 1 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

Zákon o odpadech definuje pojem odpad, vedlejší produkt, původce odpadu, podmínky zařazení odpadu a dále „*upravuje*:

- *pravidla pro předcházení vzniku odpadu a pro nakládání s ním;*
- *práva a povinnosti osob v odpadovém hospodářství;*
- *působnost orgánů veřejné správy v odpadovém hospodářství.*¹⁹

Zákon o odpadech je pro nakládání s autovraky důležitým zejména díky výkladu odpadového hospodářství a jeho hierarchií, podle kterého se zohledňuje životní cyklus autovraku. Dále stanovením práv a povinností subjektů v oblasti odpadového hospodářství, povinnosti původců odpadů a povinností státní správy a samosprávy. Povinnosti uvedené v zákoně se týkají i provozovatelů zařízení na nakládání s autovraky, kteří musí dodržovat veškeré povinnosti dané tímto zákonem, zejména vedení evidence produkovaných odpadů a nakládání s nimi. Rovněž jsou zde definovány důležité základní pojmy, jako je např. odpadové hospodářství, odpad, nebezpečný odpad nebo zařízení určené pro nakládání s odpady.²⁰

1.2.2 Zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

Problematika, která je obsahem zákona o výrobcích s ukončenou životností byla dříve komplexně řešena v předchozím zákoně o odpadech. Konkrétně bylo nakládání s autovraky řešeno v části 4, díl 7 (Autovraky) předchozího zákona o odpadech, dále ve vyhlášce č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s autovraky a vyhlášce č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Jak je již uvedeno výše, v důsledku mnohých zásahů do předchozího zákona o odpadech se stal zákon nepřehledným a komplikovaným, a to i z hlediska jeho aplikovatelnosti. Pro oblast výrobků s ukončenou životností byla zásadní změna směrnic upravujících jednotlivé waste streams, které spolu se směrnicí o odpadech tvoří balíček oběhového hospodářství a přinesly řadu změn v oblasti

¹⁹ viz § 1 odst. 2 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

²⁰ Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech

základních definic.²¹ „*Prostřednictvím balíčku oběhového hospodářství se koncept oběhového hospodářství stal součástí právní regulace EU v oblasti odpadového hospodářství.*“²²

Jak již z názvu vyplývá, tak zákon o výrobcích s ukončenou životností upravuje nakládání s vybranými výrobky, kterými se podle zákona o výrobcích s ukončenou životností rozumí „*elektrozařízení, baterie nebo akumulátor, pneumatika nebo vozidlo*“²³ a zákon o odpadech upravuje obecné nakládání s odpadem. Přičemž zákon o odpadech bude vůči zákonu o výrobcích s ukončenou životností aplikován subsidiárně, tedy zákon o výrobcích s ukončenou životností se použije přednostně.²⁴

Podle důvodové zprávy k zákonu o výrobcích s ukončenou životností je účelem nové právní úpravy „*komplexně upravit problematiku vybraných výrobků v celém jejich životním cyklu, tedy od jejich výroby a uvedení na trh až po jejich zpracování poté, kdy se staly odpadem (výrobky s ukončenou životností).*“²⁵ Předmětem je „*regulace obsahu nebezpečných látek ve vybraných výrobcích, prevence vzniku odpadů z vybraných výrobků, regulovaný zpětný odběr či sběr výrobků s ukončenou životností s cílem zajistit co největší podíl jejich opětovného použití a recyklace a zvláštní pravidla pro nakládání s výrobky s ukončenou životností včetně jejich využití a odstranění.*“²⁶ Kdy cílem se stává především „*zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí a zdraví lidí před negativními dopady odpadů z vybraných výrobků, a to v souladu s příslušnými předpisy Evropské unie.*“²⁷

²¹ s. 8-13, Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace k návrhu zákona o výrobcích s ukončenou životností

s. 102, Důvodová zpráva k zákonu č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

²² s. 13, SNOPKOVÁ, Tereza. Nakládání s odpady v EU a ČR – Na cestě k oběhovému hospodářství. *České právo životního prostředí: vědecký časopis* [online]. Praha, Česká společnost pro právo životního prostředí, z. s., 2020. [cit. 23.12.2022]. ISSN 1213-5542. Dostupné z: https://www.cspzp.com/dokumenty/casopis/cislo_58.pdf

JANČÁŘOVÁ, Ilona. *Právo životního prostředí: zvláštní část*. Brno: Masarykova univerzita, 2015. s. 452. ISBN 9788021080416.

²³ viz § 3 odst. 1, písm. a) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

²⁴ s. 103-104, Důvodová zpráva k zákonu č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

²⁵ s. 103, Důvodová zpráva k zákonu č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

²⁶ s. 103, Důvodová zpráva k zákonu č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

²⁷ s. 103, Důvodová zpráva k zákonu č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

Předmětem nového zákona o výrobcích s ukončenou životností jsou i vozidla. V předchozím zákoně o odpadech byly nejasnosti v problematických oblastech, mezi problematické oblasti se podle závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace k návrhu zákona o výrobcích s ukončenou životností řadí:

- povinnosti zařízení ke sběru a zpracování autovraků;
- podmínky vydávání Potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností (dále jen potvrzení o převzetí autovraku);
- podmínky při odevzdávání nekompletních autovraků;
- přeshraniční přeprava ojetých vozidel a jejich částí;
- předávání autovraků mezi několika zpracovatelskými zařízeními.²⁸

Na tyto problematické oblasti se nový zákon o výrobcích s ukončenou životností blíže zaměřuje. Ve všech výše uvedených oblastech zákon o výrobcích s ukončenou životností „*stanovuje jednoznačné povinnosti konkrétním osobám, a také nově ukládá odpovědnost za splnění cílů opětovného použití a využití osobě, která provede první zpracovatelskou operaci. Pro jednotlivé zpracovatele autovraků bude návrh nové legislativy znamenat nezbytnost získání nového souhlasu pro nakládání s odpady, a to právě z důvodu nejednoznačnosti stávajících legislativních podmínek.*“²⁹

²⁸ s. 12, Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace k návrhu zákona o výrobcích s ukončenou životností

²⁹ s. 12, Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace k návrhu zákona o výrobcích s ukončenou životností

K novému zákonu o výrobcích s ukončenou životností byly rovněž vydány prováděcí předpisy, kterými jsou:

- vyhláška č. 345/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s vozidly s ukončenou životností;
- vyhláška č. 16/2022 Sb., o způsobech provedení zpětného odběru výrobků s ukončenou životností;
- vyhláška č. 445/2022 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění vyhlášky č. 78/2022 Sb., a další související vyhlášky v oblasti odpadového hospodářství.

1.2.3 Základní pojmy

Pro správné pochopení obsahu této práce jsou v následujících odstavcích vymezeny důležité základní pojmy, které jsou pro práci stěžejní. Ostatní pojmy potřebné pro tuto práci jsou pro přehlednost a jejich snazší pochopení vymezeny v rámci práce.

Klíčovým pojmem pro celou práci je vozidlo s ukončenou životností, který je definován zákonem o výrobcích s ukončenou životností jako „*vozidlo, které se stalo odpadem*“.³⁰ Dále je v zákoně o výrobcích s ukončenou životností definován pojem vybrané vozidlo jako „*vozidlo kategorie M1 nebo N1 nebo tříkolové motorové vozidlo, s výjimkou motorových tříkolek, podle právních předpisů upravujících schvalování technické způsobilosti a technické podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích*“³¹ a dále vybrané vozidlo s ukončenou životností jako „*vybrané vozidlo, které se stalo odpadem*“.³²

Odpadem se podle zákona o odpadech rozumí „*každá movitá věc, které se osoba zbavuje, má úmysl nebo povinnost se jí zbavit*“.³³ Odpady se podle zákona o odpadech dále zařazují do kategorie odpadu jako nebezpečný odpad nebo jako

³⁰ viz § 3 odst. 1, písm. k) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

³¹ viz § 102 odst. 1, písm. a) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

³² viz § 102 odst. 1, písm. b) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

³³ viz § 4 odst. 1 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

ostatní odpad nebo do druhu odpadu, který je vymezen v Katalogu odpadů.³⁴ Nebezpečný odpad je definován zákonem o odpadech jako „odpad, který:

- *vykazuje alespoň jednu z nebezpečných vlastností uvedených v příloze přímo použitelných předpisů Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů,*
- *se zařazuje do druhu odpadu, kterému je v Katalogu odpadů přiřazena kategorie nebezpečný odpad, nebo*
- *je smísen s některým z odpadů uvedených v písmenu b) nebo je jím znečištěn.“³⁵*

Odpadovým hospodářstvím se podle zákona o odpadech rozumí „činnost zaměřená na předcházení vzniku odpadu, na nakládání s odpadem, na následnou péči o místo, kde je odpad trvale uložen, zprostředkování nakládání s odpady a kontrola těchto činností.“³⁶ Nakládání s odpadem je definováno v zákoně o odpadech jako „soustředování odpadu, shromažďování odpadu, skladování odpadu, sběr odpadu, úprava odpadu, využití odpadu, odstranění odpadu, obchodování s odpadem nebo přeprava odpadu.“³⁷ Dalším základním pojmem podle zákona o odpadech je sběr odpadu, který je definován jako „soustředování odpadů právnickou osobou nebo podnikající fyzickou osobou od jiných osob pro účely předání do zařízení ke zpracování odpadu, pokud uložení odpadu v zařízení ke sběru odpadů nepřesáhne dobu 9 měsíců.“³⁸ A zpracováním odpadu se podle zákona o výrobcích s ukončenou životností rozumí „jakákoliv činnost prováděná po převzetí výrobku s ukončenou životností za účelem využití, včetně přípravy k opětovnému použití, odstranění nebo úpravy před využitím nebo odstraněním výrobku s ukončenou životností, jeho součástí nebo látek a materiálů v něm obsažených, v zařízení k tomu určeném.“³⁹

³⁴ viz § 6 odst. 1 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

³⁵ viz § 7 odst. 1 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

³⁶ viz § 3 odst. 1, zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

³⁷ viz § 11 odst. 1, písm. c) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

³⁸ viz § 11 odst. 1, písm. f) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

³⁹ viz § 3 odst. 1, písm. t) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

Posledním důležitým základním pojmem je zařízení pro nakládání s odpady, mezi které se dle zákona o odpadech řadí:

- „zařízení ke skladování, sběru, úpravě, využití nebo odstranění odpadu, v kterém probíhá činnost vymezená v Katalogu činností v příloze č. 2 k tomuto zákonu a provozované na základě povolení podle § 21 odst. 2;
- zařízení k využití odpadu vymezené v příloze č. 4 k tomuto zákonu, které je provozováno na základě výjimky podle § 21 odst. 3 a jehož zahájení provozu bylo ohlášeno podle § 95 odst. 1; nebo
- malé zařízení provozované na základě souhlasu podle § 64 odst. 2.“⁴⁰

2 Hierarchie odpadového hospodářství

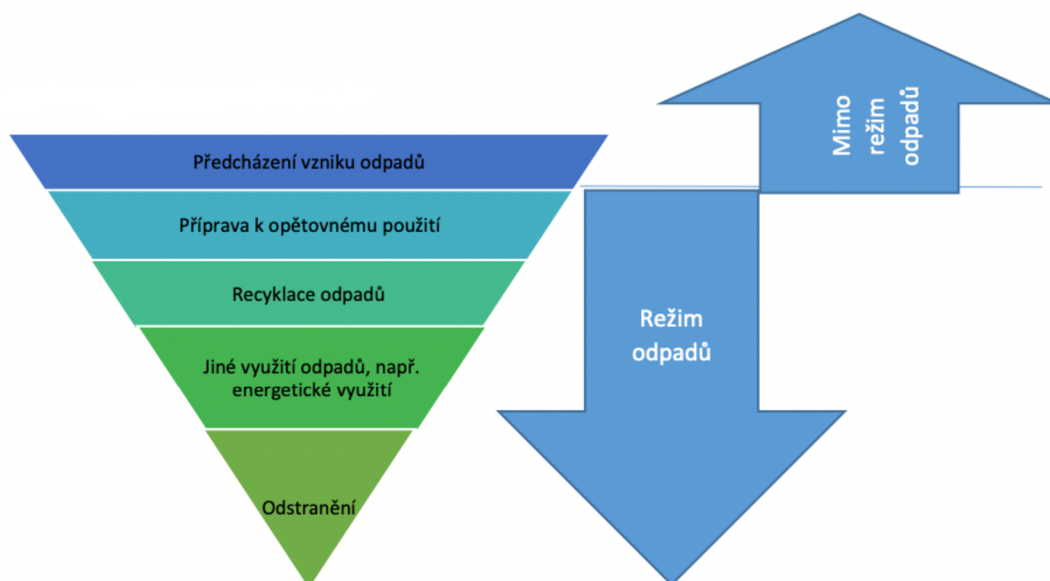
Oblast odpadového hospodářství je regulována celou řadou právních předpisů, a to jak na evropské úrovni, tak i na národní úrovni. Přičemž „výklad a použití zákona o odpadech musí být v souladu s hierarchií odpadového hospodářství.“⁴¹ Hierarchie odpadového hospodářství je pro oblast regulace nakládání s autovraky velmi důležitá.⁴² „Odpadové hospodářství je založeno na hierarchii odpadového hospodářství, podle níž je prioritou předcházení vzniku odpadu, a nelze-li vzniku odpadu předejít, pak v následujícím pořadí jeho příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jeho odstranění.“⁴³

⁴⁰ viz § 11 odst. 1, písm. r) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁴¹ viz § 3 odst. 3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁴² DAMOHORSKÝ, Milan. *Právo životního prostředí*. 3. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. Beckovy právnické učebnice. s. 430-431. ISBN 9788074003387.

⁴³ viz § 3 odst. 2 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech



Obrázek 1 – Hierarchie nakládání s odpady⁴⁴

Vyobrazená hierarchie nakládání s odpady [obr. 1] znázorňuje posloupnost jednotlivých kroků, a to dle priority. Kdy právě prioritou je předcházení vzniku odpadů, přičemž se v této fázi ještě nejedná o odpadový režim (opatření se snaží o to, aby odpad vůbec nevznikl).⁴⁵

Jak je uvedeno v zákoně o odpadech „při uplatňování hierarchie odpadového hospodářství se zohlední:

- celý životní cyklus výrobků a materiálů, zejména s ohledem na snižování vlivů nakládání s odpady na životní prostředí a zdraví lidí;
- zásada předběžné opatrnosti a udržitelnosti;
- technická proveditelnost a hospodářská udržitelnost;

⁴⁴ s. 7, *Metodika pro začlenění problematiky předcházení vzniku odpadů do výuky pro jednotlivé stupně škol a mimoškolní výchovu*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2016 [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/program_predchazeni_vzniku_odpadu/\\$FILE/OODP-metodika_vzdelavani-20170201.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/program_predchazeni_vzniku_odpadu/$FILE/OODP-metodika_vzdelavani-20170201.pdf)

⁴⁵ s. 7, *Metodika pro začlenění problematiky předcházení vzniku odpadů do výuky pro jednotlivé stupně škol a mimoškolní výchovu*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2016 [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/program_predchazeni_vzniku_odpadu/\\$FILE/OODP-metodika_vzdelavani-20170201.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/program_predchazeni_vzniku_odpadu/$FILE/OODP-metodika_vzdelavani-20170201.pdf)

- ochrana zdrojů, životního prostředí, zdraví lidí a hospodářské a sociální dopady a
- cíle, zásady a opatření Plánu odpadového hospodářství České republiky.⁴⁶

2.1 Předcházení vzniku odpadů

Předcházení vzniku odpadu se podle zákona o odpadech rozumí „opatření přijatá předtím, než se movitá věc stane odpadem, která omezují nepříznivé dopady vzniklého odpadu na životní prostředí a zdraví lidí, omezují obsah nebezpečných látek v materiálech a výrobcích nebo omezují množství odpadu, a to i prostřednictvím opětovného použití výrobků nebo jejich částí k původnímu účelu nebo prodloužením životnosti výrobků.“⁴⁷

Jak již vyplývá z výše uvedené definice, jedná se o určitá opatření. „Prevence v odpadovém hospodářství by tak měla směřovat jednak ke snižování množství vznikajících odpadů, jednak ke snižování jejich nebezpečných vlastností, které mají nepříznivý dopad na životní prostředí a zdraví obyvatel.“⁴⁸ Současná prevenční opatření odpadového hospodářství České republiky jsou stanovena zejména v Programu předcházení vzniku odpadů České republiky, který byl schválen usnesením vlády č. 869/2014 dne 27. 10. 2014. Program je plně zahrnut ve stávajícím Plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015–2024, který schválila vláda České republiky 22. 12. 2014.⁴⁹

Předcházení vzniku odpadů je u autovraků řešeno primárně servisními činnostmi, jejichž cílem je maximální prodloužení životnosti vozů. Dále je důraz kladen na nastavení procentuálních hranic na opětovné použití a využití převzatých

⁴⁶ viz § 3 odst. 4 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁴⁷ viz § 11 odst. 1, písm. a) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁴⁸ Předcházení vzniku odpadů – Ministerstvo životního prostředí. Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí [online]. Copyright © 2008 [cit. 03.01.2023].

Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/predchazeni_vzniku_odpadu

⁴⁹ Předcházení vzniku odpadů – Ministerstvo životního prostředí. Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí [online]. Copyright © 2008 [cit. 03.01.2023].

Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/predchazeni_vzniku_odpadu

autovraků a jejich částí a opětovné použití a recyklaci převzatých autovraků a jejich částí [tab. 1].

2.2 Příprava k opětovnému použití

Opětovným použitím se dle zákona o odpadech rozumí „*postupy, kterými jsou výrobky nebo jejich části, které nejsou odpadem, znovu použity ke stejnému účelu, ke kterému byly původně určeny.*“⁵⁰ Dále zákon o odpadech definuje přípravu k opětovnému použití jako „*způsob využití odpadů zahrnující kontrolu, čištění nebo opravu, která zaručí, že je výrobky nebo jejich části možné bez dalšího zpracování opětovně používat.*“⁵¹

V současné době vzhledem k zavádění cirkulární ekonomiky do praxe je kladen velký důraz na opětovné používání výrobků, ať již ke stejnému účelu nebo i použití jiným způsobem. Aktuálně byl v ČR založen Institut Cirkulární Ekonomiky, z.ú. (INCIEN), který se zaměřujeme na inovativní environmentální management. Společně se svými partnery pracují na projektech, které umožňují přechod z lineárního chodu systému na cirkulární a vzniku re-use center.⁵² Dalším prvkem splňující požadavky legislativy je cyrkl.cz, což je internetová platforma, kde společnosti obchodují s odpady, které jsou využitelné jako surovina.⁵³

U autovraků je na přípravu k opětovnému použití kladen velký důraz stejně jako na předcházení vzniku odpadů nastavením procentuálních hranic [tab. 1]. Zároveň je kladen velký důraz na zacházení s díly od jejich demontáže po skladování dílů z autovraků, které je možné klasifikovat jako opětovně použitelné díly (např. náhradní díly, protektorování pneumatik).

⁵⁰ viz § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁵¹ viz § 11 odst. 1, písm. l) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁵² Institut cirkulární ekonomiky – We close the loop. [online]. Copyright © [cit. 03.01.2023].

Dostupné z: <https://incien.org>

⁵³ CYRKL Zdrojová platforma s.r.o. [online]. Copyright © [cit. 03.01.2023].

Dostupné z: <https://cyrkl.com/cs/>

2.3 Recyklace nebo jiné využití odpadů

Jak je patrné [obr. 1], tak recyklace odpadů má před jiným využitím odpadů přednost. Recyklací se podle zákona o odpadech rozumí „využití odpadu, jímž je odpad znovu zpracován na výrobky, materiály nebo látky, ať pro původní nebo pro jiné účely; recyklace odpadu zahrnuje přepracování organických materiálů, ale nezahrnuje energetické využití a přepracování na materiály, které mají být použity jako palivo nebo jako zásypový materiál.“⁵⁴

U autovraků je na první místo stavěno materiálové využití, čímž se dle zákona o odpadech myslí „jakýkoliv způsob využití odpadů zahrnující přípravu k opětovnému použití, recyklaci a zasypávání, s výjimkou energetického využití a přepracování na materiály, které mají být použity jako palivo nebo jiné prostředky k výrobě energie.“⁵⁵ Energetickým využitím (jako jiné využití odpadů) je dle zákona o odpadech „použití odpadu způsobem obdobným jako palivo za účelem využití jeho energetického obsahu nebo jiným způsobem k výrobě energie.“⁵⁶

Recyklace je velmi řešeným tématem nejen v oblasti nakládání s autovraky, ale i v oblastech jiných. Stejně jako předešlé kroky je recyklace řešena procentuální hranicí pro recyklaci [tab. 1]. Mezi recyklovatelné materiály se řadí kovy, sklo, pneumatiky a částečně plast.

Recyklace autovraku je prováděna jeho prvotním zbavením provozních kapalin, poté demontáží dílů (i součástek), které mohou soužit k opětovnému použití. Poté je autovrak zbaven všech ostatních dílů (kola, plasty, akumulátor, interiér, sklo, elektronika, sedadla, pryž, motor, katalyzátor kabelky apod.), aby zbyla pouze holá karoserie. Zpracovaný autovrak je následně předán oprávněnému subjektu k dalšímu zpracování, díky kterému může získaný materiál posloužit k výrobě dalšího nového vozidla [kap. 5.4].

⁵⁴ viz § 11 odst. 1, písm. l) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁵⁵ viz § 11 odst. 1, písm. k) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁵⁶ viz § 11 odst. 1, písm. j) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

2.4 Odstranění odpadů

Není-li možné využít odpady výše uvedenými způsoby, následuje poslední možnost, a to je odstranění odpadů na skládce nebo ve spalovně. Odstranění odpadu zákon o odpadech definuje jako „činnost, která není využitím odpadů, a to i v případě, že tato činnost má jako druhotný důsledek znovuzískání látek nebo energie; způsoby odstranění odpadu jsou uvedeny v příloze č. 6 k tomuto zákonu.“⁵⁷ U autovraků je vždy možné využít předešlé způsoby.

Teoreticky se dá říci, že celý autovrak je recyklovatelný. Z praktického pohledu jsou možnosti recyklace v ČR problém (např. textilní části, molitany sedaček, drobné plasty, pryže, pneumatiky), které mohou skončit ve spalovně nebo na skládce odpadu – tedy odstraněním odpadu.

2.5 Plán odpadového hospodářství České republiky

Aktuální Plán odpadového hospodářství ČR byl schválen vládou dne 22. prosince 2014. Dne 11. května 2022 vláda schválila aktualizaci Plánu odpadového hospodářství ČR a je vydán pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035. Je zpracován Ministerstvem životního prostředí podle zákona o odpadech a povinnost zpracovat jej je uložena směrnicí o odpadech.⁵⁸

Jedná se o nástroj pro řízení odpadového hospodářství ČR a pro realizaci dlouhodobé strategie odpadového hospodářství do kterého je promítnuta strategie ČR v oblasti odpadového hospodářství. Plán odpadového hospodářství ČR tedy představuje „klíčový dokument pro realizaci dlouhodobé strategie nakládání s odpady, obalovými odpady a výrobky s ukončenou životností. Hlavními cíli

⁵⁷ viz § 11 odst. 1, písm. o) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

⁵⁸ Plán odpadového hospodářství ČR – Ministerstvo životního prostředí. *Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí* [online]. Copyright © 2008 [cit. 26.12.2022]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/plan_odpadoveho_hospodarstvi_cr

*strategie je jednoznačně přechod k oběhovému hospodářství, předcházení vzniku odpadů, zvýšení recyklace a materiálového využití odpadů.*⁵⁹

Plán odpadového hospodářství ČR se „zaměřuje na upřednostnění způsobů nakládání s odpady podle hierarchie odpadového hospodářství a plnění evropských cílů ve všech oblastech nakládání s odpady. Strategie navržená v Plánu odpadového hospodářství ČR vede k odklonu odpadů ze skládek skrze předcházení odpadů, zvýšení recyklace a materiálové využití odpadů.“⁶⁰ Mezi „strategické cíle odpadového hospodářství ČR na období 2015-2024 s výhledem do roku 2035 patří:

- *Předcházení vzniku odpadů a snižování měrné produkce odpadů.*
- *Minimalizace nepříznivých účinků vzniku odpadů a nakládání s nimi na lidské zdraví a životní prostředí.*
- *Udržitelný rozvoj společnosti a přechod k cirkulární ekonomice.*
- *Maximální využívání odpadů jako náhrady primárních zdrojů.*⁶¹

V souvislosti se strategickými cíli odpadového hospodářství ČR na období 2015-2024 s výhledem do roku 2035 je přijato šestnáct zásad pro nakládání s odpady. První zásady se zabývají zajišťováním informační podpory k plnění strategických cílů odpadové politiky ČR, dále předcházením vzniku odpadů při veškerých činnostech a v neposlední řadě při nakládání s odpady povinně uplatňovat hierarchii odpadového hospodářství a nakládat s nimi ve stanoveném pořadí. Další zásady se zabývají samotnou hierarchií odpadového hospodářství a blíže vymezují jednotlivé kroky a zároveň se mezi posledními zásadami zdůrazňuje důsledná kontrola dodržování hierarchie odpadového hospodářství a na jednotlivé způsoby nakládání s odpady v rámci ČR, které musí

⁵⁹ Plán odpadového hospodářství ČR – Ministerstvo životního prostředí. *Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí* [online]. Copyright © 2008 [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/plan_odpadoveho_hospodarstvi_cr

⁶⁰ Plán odpadového hospodářství ČR – Ministerstvo životního prostředí. *Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí* [online]. Copyright © 2008 [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/plan_odpadoveho_hospodarstvi_cr

⁶¹ s. 68 odst. 3.1, *Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2014, aktualizace leden 2022. [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/\\$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf)

vytvářet komplexní celek zaručující co nejmenší negativní vlivy na životní prostředí a vysokou ochranu lidského zdraví.⁶²

Plán odpadového hospodářství ČR vymezuje odpadové toky, mezi které řadí komunální odpady, biologicky rozložitelné odpady a biologicky rozložitelné komunální odpady, potravinové odpady, stavební a demoliční odpady, nebezpečné odpady, výrobky s ukončenou životností, kaly z čistíren komunálních odpadních vod, odpadní oleje, odpady ze zdravotní a veterinární péče, specifické skupiny nebezpečných odpadů a další skupiny odpadů. Kdy právě mezi výrobky s ukončenou životností se řadí autovraky.⁶³

V rámci kapitoly Plánu odpadového hospodářství ČR zabývající se autovraky je poukázáno na cíl vymezený směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností „dosahovat vysoké míry využití při zpracování vozidel s ukončenou životností.“⁶⁴

Cíle pro vybraná vozidla s ukončenou životností		
Rok	Využití a opětovné použití	Recyklace a opětovné použití
2020 a dále	95 %	85 %

Tabulka 1 - Cíle pro využití, recyklaci a opětovné použití frakcí vozidel (%)⁶⁵

⁶² s. 68-69 odst. 3.2, *Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2014, aktualizace leden 2022. [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/\\$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf)

⁶³ s. 73-97 odst. 3.4, *Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2014, aktualizace leden 2022. [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/\\$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf)

⁶⁴ s. 91 odst. 3.4.6.5, *Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2014, aktualizace leden 2022. [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/\\$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf)

⁶⁵ s. 91 odst. 3.4.6.5, *Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2014, aktualizace

Dále jsou uvedena opatření, která napomáhají při plnění cílů. Opatření stanovují:

- „Nastavit standardy pro sběr a zpracování vybraných vozidel s ukončenou životností, standardy pro opětovné použití dílů z vybraných vozidel s ukončenou životností a důsledně je vymáhat orgány státní správy a samosprávy.
- Podporovat sběr a zpracování vybraných vozidel s ukončenou životností z prostředků vybraných na základě emisního poplatku.
- Podporovat výzkum, vývoj, inovaci a implementaci postupů a technologií s pozitivním vlivem na zvýšení úrovně materiálového a energetického využití odpadů vzniklých při zpracování vozidel s ukončenou životností se zaměřením na využití surovin.
- Sběrná místa pro vybraná vozidla s ukončenou životností a informace o místech zveřejňovat prostřednictvím Registru míst zpětného odběru.
- Zintenzivnit informační kampaně a osvětu na podporu správného nakládání s vybranými vozidly s ukončenou životností.
- Důsledně kontrolovat dodržování hierarchie odpadového hospodářství.“⁶⁶

3 Vozidlo s ukončenou životností

Vymezení životního cyklu vozidla a jeho etap je důležité, jelikož poslední etapou je právě etapa ukončení životnosti automobilu, které je věnována samotná podkapitola. Zároveň je tato etapa důležitá pro praktickou část diplomové práce. Následující podkapitoly řešící požadavky na konstrukci vozu a systém IDIS, výrobu dílů a oznámení do databáze SCIP jsou pro jednotlivé etapy klíčové, protože je ovlivňují.

leden 2022. [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/\\$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf)

⁶⁶ s. 91-92 odst. 3.4.6.5, *Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2014, aktualizace leden 2022. [cit. 26.12.2022].

Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/\\$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/$FILE/O ODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf)

U každé další jednotlivé etapy životního cyklu vozidla a následujících jednotlivých podkapitol vystupuje příslušný subjekt, který má povinnosti. Z tohoto hlediska je nejprve vymezen životní cyklus vozidla a jeho etapy, a dále požadavky na konstrukci vozu a systém IDIS, výrobu dílů a oznámení do databáze SCIP a jako poslední etapa ukončení životnosti automobilu. Přičemž právě následující kapitola [kap. 4] se věnuje jednotlivým subjektům a jejich povinnostem.

3.1 Životní cyklus vozidla a jeho etapy

Životní cyklus lze definovat jako „*po sobě jdoucí stádia výrobního systému od získávání surovin nebo tvorby přírodních zdrojů přes transport, vývoj, výrobu, distribuci, použití až ke konečnému zneškodnění.*“⁶⁷

Životní cyklus je rozdělen do několika po sobě jdoucích etap, které jsou tvořeny ze šesti základních a zároveň nezbytných etap životního cyklu vozidla, kterými jsou:

1. Etapa koncepce a stanovení požadavků („*formulování základních požadavků na vozidlo*“⁶⁸).
2. Etapa návrhu a vývoje („*vytváření výrobní dokumentace vozidla, probíhá výroba prototypu a zkoušky jednotlivých dílů a celků*“⁶⁹).
3. Etapa výroby (přechod k výrobě vozidla, je potřeba dodržet parametry kvality v souladu s dokumentací).
4. Etapa uvedení do provozu („*probíhá proces záběhu a uvedení vozidla do provozu*“⁷⁰).

⁶⁷ Metoda posuzování životního cyklu výrobků či procesů v podnikové praxi. *ENViprofi.cz*. [online]. Copyright © 1997–2023 by Dashöfer Holding [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: https://www.enviprofi.cz/33/metoda-posuzovani-zivotniho-cyklu-vyrobu-ci-procesu-v-podnikove-praxi-uniqueidgOkE4NvrWuOKaQDKuox_ZxOoNFLpyEkNTmfjcu4Hoa0/

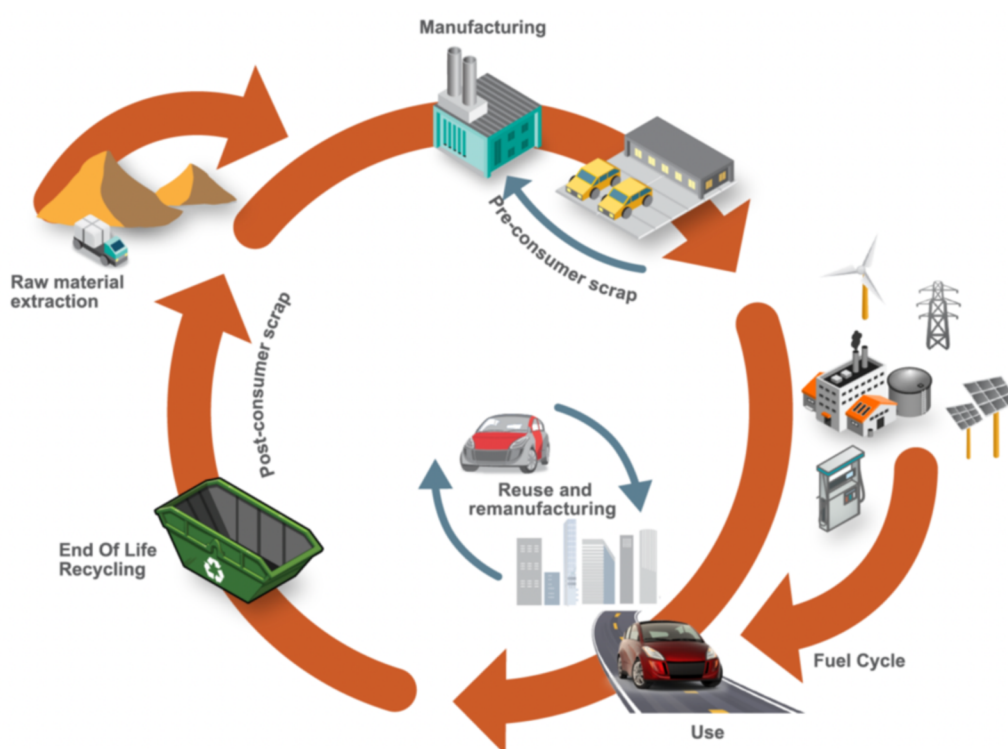
⁶⁸ s. 18, Spolehlivost a životní cyklus vozidel. [online] [cit. 20.01.2023]. Dostupné z: <http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/TU/TU/1kapitola.pdf>

⁶⁹ s. 18, Spolehlivost a životní cyklus vozidel. [online] [cit. 20.01.2023]. Dostupné z: <http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/TU/TU/1kapitola.pdf>

⁷⁰ s. 19, Spolehlivost a životní cyklus vozidel. [online] [cit. 20.01.2023]. Dostupné z: <http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/TU/TU/1kapitola.pdf>

5. Etapa provozu (jedná se o etapu samotného užívání vozidla).
6. Etapa ukončení životnosti automobilu (poslední etapa životnosti vozidla)
[kap. 3.1.3].⁷¹

Životní cyklus vozidla může být o některé etapy zúžen či rozšířen. Rozšířen může být o etapu modernizace, která se nachází mezi etapou provozu a etapou ukončení životnosti automobilu. Tato etapa poukazuje na rychlejší opotřebení některých částí vozidla a následné výhodnější investování do modernizace místo opravy.⁷²



Obrázek 2 - Znáornění životního cyklu vozidla⁷³

⁷¹ s. 18-20, Spolehlivost a životní cyklus vozidel. [online] [cit. 20.01.2023].

Dostupné z: <http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/TU/TU/1kapitola.pdf>

⁷² s. 20, Spolehlivost a životní cyklus vozidel. [online] [cit. 20.01.2023].

Dostupné z: <http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/TU/TU/1kapitola.pdf>

⁷³ Five Things To Look for in an Automotive LCA – AHSS Guidelines. *Home – AHSS Guidelines* [online]. Copyright © 2020 worldsteel [cit. 20.01.2023].

Dostupné z: <https://ahssinsights.org/blog/five-things-to-look-for-in-auto-lca/>

S životním cyklem vozidla je spojena metoda Life Cycle Assessment (dále jen LCA), která „pracuje s údaji, podle kterých můžeme posoudit využívání zdrojů a množství vznikajícího znečištění – pevného odpadu a emisí látek do životního prostředí.“⁷⁴ Metodu LCA lze definovat jako „shromažďování a vyhodnocování vstupů, výstupů a možných dopadů na životní prostředí výrobního systému během celého životního cyklu.“⁷⁵

Metodu LCA lze tedy chápat jako posuzování životního cyklu, kdy by se při vývoji vozidla mělo brát v potaz „šest oblastí, kterými jsou:

1. *Funkční ekvivalence (provedte srovnání na základě stejné funkce – funkční jednotky);*
2. *Využití materiálu (do hodnocení materiálu a výrobních možností zahrňte využití materiálu – tj. rychlé zmetkovitosti);*
3. *Vliv emisí materiálu (vyhodnoťte emise spojené s každým materiálem a jeho výrobní metodou);*
4. *Kompromisy (posuďte a pochopte kompromisy při rozhodování o návrhu v průběhu celého životního cyklu);*
5. *Opětovné použití, Re-výroba, Recyklace (při posuzování vlivu na životní prostředí zvažte tři R konce životnosti produktu);*
6. *Přizpůsobte nástroj LCA fázi návrhu (pro každou fázi procesu návrhu použijte vhodné nástroje pro posouzení životního cyklu).“⁷⁶*

⁷⁴ Metoda posuzování životního cyklu výrobků či procesů v podnikové praxi. *ENV|profí.cz*. [online]. Copyright © 1997–2023 by Dashöfer Holding [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: https://www.enviprofi.cz/33/metoda-posuzovani-zivotniho-cyklu-vyrobku-ci-procesu-v-podnikove-praxi-uniqueidgOkE4NvrWuOKaQDKuox_ZxOoNFLpyEkNTmfcju4Hoa0/

⁷⁵ Metoda posuzování životního cyklu výrobků či procesů v podnikové praxi. *ENV|profí.cz*. [online]. Copyright © 1997–2023 by Dashöfer Holding [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: https://www.enviprofi.cz/33/metoda-posuzovani-zivotniho-cyklu-vyrobku-ci-procesu-v-podnikove-praxi-uniqueidgOkE4NvrWuOKaQDKuox_ZxOoNFLpyEkNTmfcju4Hoa0/

⁷⁶ Read this before doing a Life Cycle Assessment – STEEL E-MOTIVE. *The future of sustainable Mobility as a Service | Steel E-Motive* [online]. Copyright © 2020 worldsteel [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: <https://steelemotive.world/life-cycle-assessment-for-vehicle-development/>

3.1.1 Požadavky na konstrukci vozu a systém IDIS

„Hlavním cílem právních předpisů o schvalování vozidel je zajistit, aby nová vozidla, konstrukční části a samostatné technické celky uvedené na trh poskytovaly vysokou míru bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Dosažení tohoto cíle by nemělo být ztěžováno montáží určitých částí nebo zařízení po uvedení vozidla na trh nebo po uvedení do provozu. Proto by měla být přijata odpovídající opatření k zajištění toho, aby části nebo zařízení, jež je možné montovat do vozidel a jež mohou významně ohrozit fungování systémů s významem pro bezpečnost nebo ochranu životního prostředí, podléhaly před tím, než jsou nabízeny k prodeji, kontrole ze strany schvalovacího orgánu. Tato opatření by měla zahrnovat technické požadavky, jež tyto části a zařízení musí splnit.“⁷⁷

Požadavky pro jednotlivě vyrobená vozidla jsou uvedeny v příloze vyhlášky č. 180/2020 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kdy *„jednotlivě vyrobená vozidla musí přiměřeně splňovat technické požadavky, požadavky příslušných předpisů Evropské unie a mezinárodních smluv v oblasti schvalování technické způsobilosti, kterými je Česká republika vázána.“⁷⁸*

Celosvětová databáze, kam výrobci musí uvádět informace o materiálech a dílech jednotlivých typů vozů a postupy pro demontáž vozů je IDIS. Jedná se o *„pokročilý a komplexní informační systém pro informace o předúpravě a demontáži vozidel s ukončenou životností.“⁷⁹* Databáze IDIS dále *„obsahuje informace o bezpečné manipulaci se zaměřením na pokyny k aktivaci airbagů, manipulaci a zacházení s vysokonapěťovými bateriemi i plynovými vozidly. Navíc poskytuje uživatelsky přívětivou navigaci do rozsáhlé databáze s praktickými informacemi o předúpravě,*

⁷⁷ odst. 14, Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla

⁷⁸ Příloha č. 10 odst. 1, vyhláška č. 180/2020 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

⁷⁹ IDIS | Discover IDIS. IDIS | *The International Dismantling Information System* [online].

Copyright © 2016 All Rights Reserved by IDIS 2 Group. [cit. 21.01.2023].

Dostupné z: <https://www.idis2.com/discover.php>

demontáži potenciálně recyklovatelných dílů a dalších prvcích zmíněných v předpisech pro vozidla s ukončenou životností (např. rtuť, olovo, kadmium a chrom VI).“⁸⁰

3.1.2 Výroba dílů, oznámení do databáze SCIP

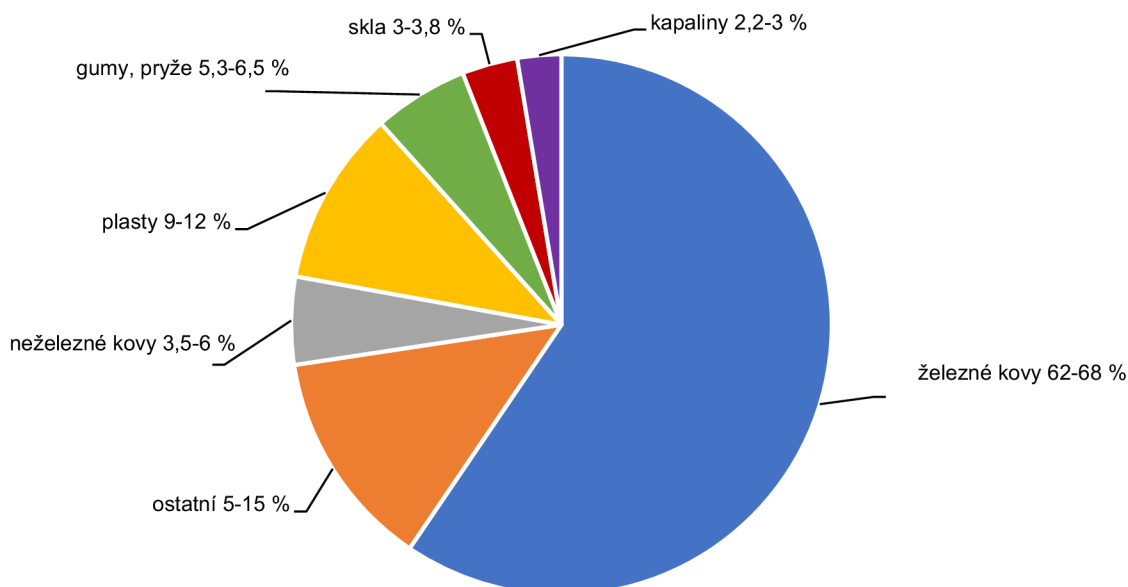
„Autovraky se skládají z cca 10 000 jednotlivých dílů a cca 40 různých materiálů, obsahují jak snadno recyklovatelné materiály, jako jsou kovy (železné i neželezné) nebo plasty, tak i materiály, které při nevhodném zacházení mohou mít negativní dopady na životní prostředí či zdraví lidí. Těmito materiály jsou například provozní kapaliny (pohonné hmoty, motorové oleje, brzdné kapaliny, chladící baterie) a další nebezpečné látky obsažené v autobateriích, klimatizačních jednotkách nebo elektrozařízeních.“⁸¹ Výrobci automobilů se musí řídit předpisy EU, kterými je omezeno používání určitých látek při vývoji a výrobě automobilů. Tyto restriktce jsou zaneseny v Seznamu látek s povinnou deklarací pro automobilový průmysl – seznam GADSL (Global Automotive Declarable Substance List), který vznikl na „zákonných požadavcích, požadavcích na ochranu životního prostředí a na bezpečnost práce pro předcházení možným rizikům pro člověka a životní prostředí. Důraz je kladen především na materiály, které představují riziko: karcinogenní, reprodukční, genetické, alergenní, toxické a velmi toxické, nebezpečné pro životní prostředí.“⁸²

⁸⁰ IDIS | Discover IDIS. *IDIS | The International Dismantling Information System* [online]. Copyright © 2016 All Rights Reserved by IDIS 2 Group. [cit. 21.01.2023].
Dostupné z: <https://www.idis2.com/discover.php>

⁸¹ Vozidla (autovrak) - složení, životní cyklus, negativa | ZPĚTNÝ ODBĚR.EU. *Zpětný odběr.eu - Pneumatiky, automobilové baterie a vozidla s ukončenou životností* [online]. Copyright © GREEN Solution s.r.o. Všechna práva vyhrazena. [cit. 21.01.2023].

Dostupné z: <https://www.zpetnyodber.eu/komodity/vozidlo-s-ukoncenou-zivotnosti/>

⁸² Seznam látek s povinnou deklarací pro automobilový průmysl (GADSL) - nlnorm.cz. *Vítejte v informačním systému uvádění výrobků na trh - nlnorm.cz* [online]. Dostupné z: <https://www.nlnorm.cz/informacni-portal/560/seznam-latek-s-povinnou-deklaraci-pro-automobilovy-prumysl-gadsl->



Graf 1 - Průměrné materiálové hmotnostní složení automobilů⁸³

„Celá montáž automobilu je velice náročný proces, který zahrnuje lisování plechů, sváření, lakování a končnou montáž všech prvků výbavy.“⁸⁴ Všechny jednotlivé díly musí být lisovány, lisování jednoho dílu trvá přibližně 20 vteřin. Výroba vozu začíná ve svařovně, kde se jedna karoserie svařuje přibližně z 200 dílů. Následně je vozidlo přemístěno do lakovny (nanesení dvou antikoročních vrstev, utěsnění spojů, nástřik plniče, barvy a ochranného laku). Poslední fází je montážní linka, kde se sestaví kompletní vozidlo.⁸⁵

Jak již bylo zmíněno výše [kap. 1.1], výrobci předmětů mají povinnost oznamovat předměty obsahující SVHC látky do databáze SCIP.

Látky SVHC jsou látky vzbuzující vážné obavy, velmi často klasifikované jako karcinogenní, mutagenní a toxické pro reprodukci, popř. endokrinní disruptory

⁸³ s. 75, ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada, 2008. ISBN 9788024721569.

⁸⁴ Jak se vyrábějí auta? | Vše o autech. *Vše o autech – automagazín* [online]. Copyright © Všechna práva vyhrazena [cit. 21.01.2023].

Dostupné z: <http://www.vseoautech.eu/automobily/jak-se-vyrabeji-auta.htm>

⁸⁵ Videá: Výroba automobilů ve ŠKODA AUTO v Kvasinách – Škoda Storyboard. [online].

Copyright © Škoda Auto a.s. 2023 [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-zpravy-archiv/video-vyroba-automobilu-ve-skoda-auto-v-kvasinach/>

(látky ovlivňující činnost žláz s vnitřní sekrecí, tedy hormonální systémy). Seznam SVHC látek je zveřejněn v souvislosti s nařízením REACH, a jedná se o látky, které jsou posuzovány pro zařazení do přílohy XIV (látky na jejichž použití je nutné povolení Evropské chemické agentury ECHA). „Na seznam látek pro případné zahrnutí do přílohy XIV podle nařízení REACH jsou pravidelně přidávány nové látky.“ Tyto látky by měly být postupně vyřazeny z materiálových toků používaných pro výroby předmětů.⁸⁶

Databáze SCIP je provozována Evropskou chemickou agenturou (ECHA). V tuto chvíli je v databázi zapsáno cca 9 milionů předmětů s obsahem SVHC látek více jak 0,1 hmotnostního procenta. Mezi jinými jsou v databázi zapsány i automobily a jejich části, a to z důvodu obsahu např. olova nebo látek v pojivech či nátěrových hmotách.⁸⁷ „Informace obsažené v databázi pomohou zpracovatelům odpadů při třídění a recyklaci předmětů, které obsahují látky vzbuzující mimořádné obavy, a pomohou spotřebitelům přijímat informovaná rozhodnutí a zvážit, jak tyto předměty co nejlépe využívat a odstraňovat. Celkově by databáze měla přispět k postupnému nahrazování látek vzbuzujících obavy v předmětech a k vývoji bezpečnějších alternativ. Databáze má tři hlavní cíle:

- snížit vznik odpadů obsahujících nebezpečné látky tím, že bude podporovat nahrazování látek vzbuzujících obavy v předmětech uváděných na trh EU;
- zpřístupnit informace za účelem dalšího zlepšení zpracování odpadu;
- umožnit orgánům sledovat používání látek vzbuzujících obavy v předmětech a iniciovat patřičná opatření v průběhu celého životního cyklu předmětů, a to i ve fázi, kdy tyto předměty budou představovat odpad.“⁸⁸

⁸⁶ European Chemicals Agency (ECHA). *Porozumění rámcové směrnici o odpadech*. [cit. 02.01.2023]. Dostupné z: <https://echa.europa.eu/cs/understanding-wfd>

⁸⁷ European Chemicals Agency (ECHA). *SCIP*. [cit. 02.01.2023]. Dostupné z: <https://echa.europa.eu/cs/scip>

⁸⁸ European Chemicals Agency (ECHA). *Porozumění rámcové směrnici o odpadech*. [cit. 02.01.2023]. Dostupné z: <https://echa.europa.eu/cs/understanding-wfd>

3.1.3 Etapa ukončení životnosti automobilu

Etapa ukončení životnosti automobilu je poslední etapou životního cyklu vozidla. V této etapě je vozidlo dopraveno na místo tomu určené, kde je provedeno ekologické odstranění vozidla (nyní se vozidlo stává autovrakem), následuje demontáž (některé díly je možné využít na náhradní díly – opětovné použití), předání autovraku konečnému zpracovateli a následné vyřazení vozidla z registru silničních vozidel. Zároveň je možné provést „zkoušky a analýzy opotřebení, stanovit zbytkovou životnost. Údaje pak mohou sloužit pro zlepšení úrovně spolehlivosti nově pořízovaných vozidel.“⁸⁹

„Vozidlo je s ohledem na možné ohrožení zdraví a životního prostředí natolik specifický výrobek, že se na něj kladou po ukončení užívání mimořádné požadavky.“⁹⁰

⁸⁹ NEMEC, Marek. *Životní cyklus vozidla a jeho spolehlivost* [online] [cit. 21.01.2023].

Dostupné z: <https://stc.fs.cvut.cz/history/2009/sbornik/Papers/pdf/NemecMarek-317895.pdf>

⁹⁰ Vozidla (autovrak) - složení, životní cyklus, negativa I ZPĚTNÝ ODBĚR.EU. *Zpětný odběr.eu - Pneumatiky, automobilové baterie a vozidla s ukončenou životností* [online]. Copyright © GREEN Solution s.r.o. Všechna práva vyhrazena. [cit. 21.01.2023].

Dostupné z: <https://www.zpetnyodber.eu/komodity/vozidlo-s-ukoncenou-zivotnosti/>

4 Povinnosti subjektů při nakládání s vozidly s ukončenou životností

Zákon o odpadech stanovuje práva a povinnosti subjektům v oblasti odpadového hospodářství a upravuje povinnosti původců odpadů (občanů, obcí, měst a firem), dále povinnosti subjektů, které odpady odstraňují/využívají/upravují/převážejí nebo sbírají (např. skládky, spalovny) nebo povinnosti státní správy a samosprávy.⁹¹

Oproti tomu zákon o výrobcích s ukončenou životností ukládá povinnosti níže zmíněným subjektům. Zákon upravuje zpětný odběr vybraných výrobků (např. pneumatiky) a nakládání s autovraky.⁹²

4.1 Výrobce vozidel a výrobce dílů používaných ve vozidlech

Výrobcem se dle zákona o výrobcích s ukončenou životností rozumí „výrobce elektrozařízení, výrobce baterií nebo akumulátorů, výrobce pneumatik nebo výrobce vozidel.“⁹³ Kdy zákon o výrobcích s ukončenou životností dále definuje výrobce vozidel „osobou vyrábějící vozidla nebo akreditovaným zástupcem podle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kteří v rámci svého podnikání uvádějí vozidla na trh.“⁹⁴

Výrobce je v případě uvedení každého nového typu vybraného vozidla na trh povinen poskytnout zpracovatelům autovraků (dále jen zpracovatel) do šesti měsíců veškeré nezbytné informace ve formě příruček prostřednictvím informačních systémů nebo na technickém nosiči dat. Tím se rozumí informace nezbytné pro demontáž a správné zpracování vybraného autovraku šetrné vůči

⁹¹ Zákon č. 541/2020 Sb. o odpadech.

Působnost | ČIŽP. *Úvodní stránka* | ČIŽP [online]. Copyright © [cit. 19.01.2023].
Dostupné z: <https://www.cizp.cz/pusobnost>

⁹² Zákon č. 542/2020 Sb. o výrobcích s ukončenou životností.

Působnost | ČIŽP. *Úvodní stránka* | ČIŽP [online]. Copyright © [cit. 19.01.2023].
Dostupné z: <https://www.cizp.cz/pusobnost>

⁹³ viz § 3 odst. 1, písm. l) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

⁹⁴ viz § 3 odst. 1, písm. p) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

životnímu prostředí, a to zejména s ohledem na výčet obsažených nebezpečných látek. Zároveň je výrobce v případě uvedení nového typu vozidla na trh povinen konečným uživatelům zpřístupnit informace o konstrukci a jejích částech s ohledem na možnost jejich využití a informace nezbytné pro odčerpání všech kapalin, demontáž, opětovné použití a dosaženém pokroku v oblasti využití vybraných autovraků s cílem snížit množství odpadu k odstranění a zvýšit míru jeho využití.⁹⁵

Pokud by převzetí autovraku „*obsahujícího všechny podstatné části osobou oprávněnou ke sběru vozidel s ukončenou životností bylo pro konečného uživatele zpoplatněno v důsledku toho, že má nulovou nebo zápornou tržní hodnotu, je výrobce vybraných vozidel povinen:*

- *hradit zpracovateli vozidel s ukončenou životností veškeré náklady nebo jejich podstatnou část spojené s převzetím vybraných vozidel s ukončenou životností vlastní značky nebo jejich částí; nebo*
- *bezplatně odebírat vybraná vozidla s ukončenou životností vlastní značky a za tím účelem zajistit přiměřeně dostupnou síť sběrných míst.“⁹⁶*

Ke splnění výše uvedených povinností týkajících se zpoplatnění „*uzavře výrobce vybraných vozidel písemnou smlouvu s osobou oprávněnou ke sběru vozidel s ukončenou životností.“⁹⁷*

4.2 Provozovatel zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností

Povinnosti provozovatele zařízení jsou upraveny v § 17 až § 19 zákona o odpadech, avšak povinnosti provozovatele zařízení ke sběru autovraků (dále jen provozovatel) jsou upraveny v § 108 zákona o výrobcích s ukončenou životností. Nicméně provozovatel vychází z obou zákonů.

⁹⁵ viz § 103 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

⁹⁶ viz § 103 odst. 1 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

⁹⁷ viz § 103 odst. 2 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

Jak uvádí zákon o výrobcích s ukončenou životností „k převzetí vozidla s ukončenou životností je oprávněn pouze provozovatel zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností, nestanoví-li tento zákon jinak.“⁹⁸

Provozovatel je povinen:

- bezplatně převzít veškeré kompletní autovraky a jejich části;
- provést fyzickou kontrolu přijatého vozidla, dále provést kontrolu vozidla s technickým průkazem (dále jen TP) a v případě shody údajů vystavit potvrzení o převzetí autovraku nebo neúplného autovraku;
- vystavení potvrzení o převzetí autovraku nesmí být zpoplatněno;
- provést kontrolu v databázi odcizených vozidel vedenou Policií ČR a v případě výskytu vozidla v databázi s ním po dobu nejméně pěti dnů nenakládat;
- odpojit autobaterii a dále zajistit, aby autovrak nebyl narušen či rozebírán, nedocházelo k úniku nebezpečných látek, nebyly prováděny demontážní práce, a to v případě, není-li provozovatel zároveň zpracovatelem;
- soustřeďovat a skladovat autovraky v souladu s technickými požadavky, dále zajistit předání autovraku ke zpracování pouze zpracovateli autovraků a během předání zajistit znehodnocení identifikačního čísla vozidla (dále jen VIN);
- pokud provozovatel není zároveň zpracovatelem, tak mít po nezbytnou dobu uzavřenou platnou smlouvu o přijímání autovraků právě se zpracovatelem;
- pořizovat potřebnou fotodokumentaci přijímaných autovraků, vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi a zasílat hlášení příslušnému správnímu úřadu;
- v případě kontroly na vyžádání předložit všechny potřebné dokumenty;
- zapojit se do informačního systému pro vedení informací o autovracích.⁹⁹

⁹⁸ viz § 106 odst. 1 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

⁹⁹ viz § 108 odst. 1 a 2 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

Provozovatel je dále povinen vést evidenci produkovaných odpadů a nakládání s nimi.¹⁰⁰

4.3 Zpracovatel vozidel s ukončenou životností

Podle zákona o výrobcích s ukončenou životností je „*ke zpracování vozidel s ukončenou životností oprávněn pouze zpracovatel vozidel s ukončenou životností. Zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností musí být vždy zároveň zařízením ke sběru vozidel s ukončenou životností.*“¹⁰¹

Zpracovatel autovraků je oprávněn k demontážním pracím. Před zahájením demontážních prací „*je povinen:*

- *zbavit vozidlo s ukončenou životností provozních kapalin a zajistit jejich oddělené soustředování;*
- *demontovat stanovené části vozidel s ukončenou životností před jejich dalším zpracováním tak, aby se omezily negativní dopady na životní prostředí; a*
- *vyjmout z vozidel s ukončenou životností části a materiály obsahující olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom a zajistit jejich samostatné využití nebo odstranění.*“¹⁰²

Dále je zpracovatel autovraků povinen:

- provést demontáž alespoň podstatných částí autovraků (výjimkou je karoserie) nebo autovrak předat dalšímu zpracovateli;
- zajistit co nejlepší zacházení od demontáže po skladování s opětovně použitelnými díly;
- pokud nebylo provozovatelem znehodnoceno VIN, tak řádně učinit za něj a v případě předávání autovraku dalšímu zpracovateli, tak učinit rovněž znehodnocení;

¹⁰⁰ viz § 17 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

¹⁰¹ viz § 106 odst. 2 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁰² viz § 109 odst. 1 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

- zpracovávat autovraky v souladu s technickými požadavky a ve fázi konečného zpracování autovraku VIN zničit;
- vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi a zasílat hlášení příslušnému správnímu úřadu;
- vést samostatnou evidenci materiálů a částí k opětovnému použití, která nepodléhá zasílání hlášení;
- v případě kontroly na vyžádání předložit všechny potřebné dokumenty.¹⁰³

V případě podílení se více zpracovatelů je první zpracovatel autovraku povinen zajistit v každém kalendářním roce „*opětovné použití a využití převzatých vybraných vozidel s ukončenou životností a jejich částí v rozsahu nejméně 95 % jejich průměrné hmotnosti a opětovné použití a recyklaci převzatých vybraných vozidel s ukončenou životností a jejich částí v rozsahu nejméně 85 % jejich průměrné hmotnosti.*“¹⁰⁴ Druzí zpracovatelé, kterým první zpracovatel předal částečně demontovaná vozidla, jsou povinni „*předat prvnímu zpracovateli údaje, na jejichž základě první zpracovatel může doložit, že byly splněny cíle podle odstavce 3.*“¹⁰⁵

5 Provozovatel zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností

Provozovatel zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností (dále jen zařízení ke sběru a zpracování autovraků) musí splnit řadu zákonem stanovených povinností. Tyto povinnosti jsou vymezeny v zákoně o odpadech a v zákoně o výrobcích s ukončenou životností. Mezi tyto povinnosti patří např. povinnost vést přesnou evidenci o autovracích a o nakládání s nimi, stanovit přesné podmínky pro přijímání autovraků a pro jejich zpracování a využití.

¹⁰³ viz § 109 odst. 2 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁰⁴ viz § 109 odst. 3 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁰⁵ viz § 109 odst. 4 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

V případě diplomové práce se provozovatel zařízení stává i zpracovatelem (dále jen provozovatel zařízení), což znamená, že má na starosti nejen sběr, výkup a zpracování autovraků, ale také jejich efektivní využití a správné odstraňování. To zahrnuje nejen dodržování všech předepsaných postupů a norem, ale také aktivní řízení a monitorování celého procesu.

K dnešnímu dni¹⁰⁶ je podle systému MA ISOH, který je veden pod Ministerstvem životního prostředí, evidovaných celkem 547 zařízení, která mají souhlas ke sběru a zpracování autovraků. Z toho je ale pouze 416 zařízení aktivních, což znamená, že tato zařízení přijala a do systému zapsala k dnešnímu dni alespoň jeden autovrak.

Kraj	Počet zařízení
Hlavní město Praha	6
Středočeský kraj	54
Jihočeský kraj	37
Plzeňský kraj	33
Karlovarský kraj	12
Ústecký kraj	34
Liberecký kraj	25
Královehradecký kraj	30
Pardubický kraj	39
Kraj Vysočina	29
Jihomoravský kraj	39
Olomoucký kraj	26
Zlínský kraj	24
Moravskoslezský kraj	28
Celkem	416

Tabulka 2 - Počet aktivních zařízení podle kraje¹⁰⁷

¹⁰⁶ Pozn. autorky – k dnešnímu dni je namysli datum 31.01.2023.

¹⁰⁷ Ministerstvo životního prostředí. Modul Autovraky – MA ISOH. *Počet zařízení v krajích*. [online]. [cit. 04.02.2023]. Dostupné z: <https://autovraky.mzp.cz/autovrak/overview/ralight-in-region>

5.1 Souhlas k provozování zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností

Souhlas, tedy povolení k provozování zařízení ke sběru a zpracování autovraků (dále jen povolení k provozování zařízení). uděluje na základě žádosti příslušný krajský úřad, konkrétně odbor životního prostředí a zemědělství. Souhlas je vydán prostřednictvím rozhodnutí, které obsahuje:

- informace o zrušení předešlého rozhodnutí;
- informace o schválení provozního řádu;
- sdělení o (ne)udělení souhlasu;
- pokud byl udělen souhlas, tak za jakých podmínek;
- odůvodnění;
- poučení o odvolání.¹⁰⁸

Povolení k provozování zařízení ke sběru a zpracování autovraků je řešeno v zákoně o výrobcích s ukončenou životností, kdy „zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností lze provozovat pouze na základě povolení provozu zařízení určeného pro nakládání s tímto druhem odpadu.“¹⁰⁹ V případě, kdy je zařízení ke sběru a zpracování autovraků kompetentní ke sběru i zpracování, tak jsou v povolení k provozování zařízení uvedena katalogová čísla odpadů, se kterými může provozovatel nakládat.

V souvislosti s přijatým zákonem o výrobcích s ukončenou životností a vyhláškou č. 345/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s vozidly s ukončenou životností (dále jen vyhláška o podrobnostech nakládání s autovraky) má provozovatel zařízení povinnost podat žádost o vydání nového povolení k provozování zařízení. Podle § 143 zákona o výrobcích s ukončenou životností může být prozatím zařízení provozováno na základě vydaného povolení k provozování zařízení podle předchozího zákona o odpadech po dobu jednoho roku (pokud nebyl souhlas

¹⁰⁸ Pozn. autorky – autorka vychází z rozhodnutí příslušného krajského úřadu z roku 2009.

¹⁰⁹ viz § 106 odst. 3 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

vydán na kratší dobu). Během roku 2021 byl vydán metodický pokyn Ministerstva životního prostředí¹¹⁰, který upravuje podmínky pro vydání povolení k provozování zařízení. Podle metodického pokynu je možné zařízení provozovat na základě povolení k provozování zařízení podle předchozího zákona o odpadech do konce platnosti metodického pokynu (tedy nejdéle do 31.12.2023).¹¹¹

Provozovatel zařízení spolu s žádostí o povolení k provozování zařízení zasílá ke schválení provozní řád.

5.2 Zpracování povinné evidence

Provozovatel zařízení zpracovává **provozní řád**, který je součástí provozní dokumentace a přikládá se k žádosti o povolení k provozování zařízení. Obsah provozního řádu je stanoven vyhláškou o podrobnostech nakládání s autovraky [příloha I].

Společně s provozním řádem se zpracovává **provozní deník**. Vzor provozního deníku je zahrnut v provozním řádě, přičemž oba jsou podmínkou k udělení povolení k provozování zařízení. Provozní deník slouží k dokumentaci každodenního provozu. Důležitost dokumentace každodenního provozu vyplývá také ze skutečnosti, že přijaté odpady je potřeba archivovat po dobu pěti let.

V případě využívání např. odtahového vozidla je pro provozovatele zařízení také důležité vést **knihu jízd**. Kniha jízd zastává funkci účetního dokladu a jsou do ní zaznamenávány informace o vozidle a jeho jednotlivých cestách. Provozovatel zařízení tak může prostřednictvím této knihy evidovat údaje o provozu určitého vozidla, které slouží k podnikání a zároveň firmě zajišťuje příjem. V případě odtahového vozidla jde např. o služby poskytnuté zákazníkům, kdy pomocí

¹¹⁰ Ministerstvo životního prostředí. Metodický pokyn k možné době provozu zařízení ke sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností. [online]. [cit. 04.02.2023]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/sber_vozidla_metodicky_pokyn/\\$FILE/OODP-Metodicky_pokyn_Autovrakoviste_NZ_final-17062021.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/sber_vozidla_metodicky_pokyn/$FILE/OODP-Metodicky_pokyn_Autovrakoviste_NZ_final-17062021.pdf)

¹¹¹ Ministerstvo životního prostředí. Metodický pokyn k možné době provozu zařízení ke sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností. [online]. [cit. 04.02.2023]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/sber_vozidla_metodicky_pokyn/\\$FILE/OODP-Metodicky_pokyn_Autovrakoviste_NZ_final-17062021.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/sber_vozidla_metodicky_pokyn/$FILE/OODP-Metodicky_pokyn_Autovrakoviste_NZ_final-17062021.pdf)

odtahového vozidla odveze provozovatel autovrak do svého zařízení ke sběru a zpracování autovraků. U odtahového vozidla je důležité, aby bylo vybaveno uzavřenou plně-podlahovou plochou, která svou funkcí zabrání úniku provozních kapalin z autovraku při přepravě havarovaných vozidel.

Práce v zařízení ke sběru a zpracování autovraků na pracovníky neklade zvýšené nároky nad rámec jejich kvalifikace ani nad rámec jejich pracovní činnosti. Avšak i tak se zaměstnanci vyskytují v prostředí, kde mohou být vystaveni různým rizikům, jako jsou např. nebezpečné chemikálie nebo ostré předměty. Proto je velmi důležité, aby byli zaměstnanci připraveni na různé situace, které mohou při jejich práci nastat. Pracovníci zařízení ke sběru a zpracování autovraků jsou každoročně školeni o **bezpečnosti a ochraně zdraví při práci** (dále jen BOZP) a **požární ochraně** (dále jen PO), aby v případě potřeby zvládli situace ohrožující jejich zdraví a bezpečnost, stejně jako aby byli schopni jednat v případě vzniku požáru či jiné nebezpečné situace. Tato školení jsou důležitá nejen pro samotné pracovníky, ale také pro prevenci nehod a úrazů v pracovním prostředí. Všechna provedená školení jsou zaznamenávána a vedena prostřednictvím zápisů, které jsou uloženy u vedoucího pracovníka nebo u osob, které jsou k tomu pověřeny, a musí být kdykoli k dispozici pro kontrolu nebo proškolení nových zaměstnanců.

Zároveň jsou u zaměstnanců vedeny pravidelné lékařské prohlídky, které jsou vykonávány smluveným lékařem. Společně s pravidelnými lékařskými prohlídkami musí zaměstnanci vykonat zkoušku na obsluhu vysokozdvížného vozíku. Po úspěšně vykonané zkoušce na obsluhu vysokozdvížného vozíku jsou zaměstnanci pro jeho obsluhu periodicky školeni každý rok.

5.3 Vedení povinné evidence

Vedení evidence odpadů je velmi důležité. Její vedení napomáhá snadněji plnit legislativní podmínky a pro zajištění správného nakládání s odpady. Povinnost vést evidenci odpadů se vztahuje na všechny, kteří produkují odpad a lze ji vést pomocí specializovaného programu. Vedoucí zařízení ke sběru a zpracování autovraků nebo pověřený pracovník má na starosti, aby byla evidence vedena

pravdivě a průběžně. V rámci evidence se u každého druhu odpadu evidují informace jako je např. datum přijetí, množství a způsob nakládání.

K vedení evidence existuje specializovaný program ENVITA, který je vytvořený podle zákona o odpadech a zákona o výrobcích s ukončenou životností. Jeho účelem je usnadnit vedení evidence v oblasti nakládání s odpady. Program nabízí mnoho modulů, mezi které se řadí např. evidence autovraků, odpadů nebo skladu. Díky tomu mohou provozovatelé zařízení snadno a efektivně vést potřebné evidence, což jim umožňuje mít lepší přehled o svém zařízení ke sběru a zpracování autovraků.

Modul Autovraky „slouží k vedení evidence vybraných i ostatních autovraků a jejich odesílání, včetně fotografií, do informačního systému MA ISOH. Dále modul umožňuje tisk dokladů o převzetí autovraku. Obsahuje také kontrolu odcizených vozidel.“¹¹² Modul Autovraky se v rámci zařízení ke sběru a zpracování autovraků využívá při přijímání vozidel. Pro přijetí autovraku je potřebné do programu ENVITA (Modul Autovraky) zadat údaje, jak povinné i nepovinné, o vozidle a majiteli vozidla [obr. 3].

¹¹² Modul Autovraky – Centrum informací ENVITA – Centrum informací. *Centrum informací INISOFT – Centrum informací – Centrum informací* [online]. Dostupné z: <https://ci.inisoft.cz/display/KBxENVITACZ/Modul+Autovraky>

Obrázek 3 - Pořízení nového záznamu v Modulu Autovraků¹¹³

Mezi povinné údaje se řadí:

- datum přijetí;
- převíjající osoba;
- rok registrace;
- kategorie vozidla;
- tovární značka;
- VIN;
- hmotnost zapsaná v TP;
- skutečná hmotnost;
- jméno a příjmení předávajícího;
- datum narození předávajícího;
- číslo průkazu totožnosti předávajícího.

¹¹³ Zdroj: vlastní pořízení v programu ENVITA (Modul Autovraky)

Vedení odpadů v programu ENVITA je v souladu se zákonem o odpadech, a zároveň s podporou předchozího zákona o odpadech. Odpady se vedou v Modulu Odpadů a „*Program umožňuje vedení průběžné evidence odpadů při každém vzniku, zneškodnění nebo předání odpadu a automatickou generaci hlášení o produkci a nakládání s odpady. Všechny výkazy a hlášení lze generovat v elektronické podobě (Datový standard MŽP).*“¹¹⁴

Průběžná evidence odpadů je vedena při každém přijetí odpadu do zařízení ke sběru a zpracování autovraků a při produkci odpadu (ostatních a i nebezpečných), rovněž je uváděn způsob nakládání s odpadem – tj. komu byl odpad předán, datum a množství předaného odpadu a za jakým účelem (např. k dalšímu využití, použití či odstranění).

Program ENVITA umožňuje automatickou tvorbu dávek odpadů. Automatická dávka odpadu se vytváří např. při převzetí autovraku do zařízení ke sběru a zpracování autovraků. Dávka je vytvořena automaticky na základě zadaných informací o vozidle do systému. Pokud však dávka odpadu není vytvořena automaticky, musí být dávka zadána manuálně v Modulu Odpady. Tento modul umožňuje zadání informací o nové dávce, včetně typu odpadu, množství a dalších důležitých údajů pro evidenci [obr. 4].

¹¹⁴ Modul Odpady – Centrum informací ENVITA – Centrum informací. *Centrum informací INISOFT – Centrum informací – Centrum informací* [online].
Dostupné z: <https://ci.inisoft.cz/display/KBxENVITACZ/Modul+Odpady>

Obrázek 4 - Pořízení nového záznamu v Modulu Odpadů¹¹⁵

Mezi povinné údaje se řadí:

- datum;
- kód odpadu;
- množství;
- kód nakládání.

Podle zvoleného kódu nakládání se mezi povinné údaje řadí i partner. V případě např. kódu nakládání AN3 – Předání jiné oprávněné osobě (kromě přepravce,

¹¹⁵ Zdroj: vlastní pořízení v programu ENVITA (Modul Odpady)

dopravce) se jako povinný údaj vyskytne i kolonka pro zadání konkrétního partnera [obr. 5].

Dávka odpadu

Uložit a zavřít Uložit a nový Postupný opis Opis Zavřít

Datum 22.02.2023

Kód odpadu Kategorie Osvědčení

Název odpadu

Upřesnění

Množství [t] Kusy

Kód nakládání AN3 Předání jiné oprávněné osobě (kromě přepravce, dopravce)

Partner

Doplňující údaje Autovrak

Tovární značka Kategorie vozidla

Vznik ze zpracování autovraku

Obrázek 5 - Pořízení nového záznamu v Modulu Odpadů se zadaným kódem nakládání¹¹⁶

5.4 Proces zpracování vozidel s ukončenou životností v rámci zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností

Etapa ukončení životnosti automobilu a celý její proces je řešen ve vyhlášce o podrobnostech nakládání s autovraky. Proces [obr. 6] začíná odevzdáním

¹¹⁶ Zdroj: vlastní pořízení v programu ENVITA (Modul Odpady)

vozidla do kompetentního zařízení ke sběru a zpracování autovraků. Na webových stránkách Ministerstva životního prostředí¹¹⁷ lze nalézt kompletní přehled kompetentních zařízení ke sběru a zpracování autovraků [tab. 2]. Při odevzdání vozidla musí být přítomen majitel vozidla nebo osoba, kterou k tomuto úkonu majitel písemně zplnomocnil. Pokud je vozidlo napsáno na právnickou osobu, pak k předání vozidla stačí osoba s odpovídajícím oprávněním (jednatel) nebo osoba, která je k těmto úkonům písemně zplnomocněna (např. prostřednictvím generální moci).



Obrázek 6 - Recyklační proces autovraku¹¹⁸

Před tím, než je autovrak přijat do zařízení ke sběru a zpracování autovraků, musí být provedena jeho fyzická kontrola. První kontrola se zaměřuje na zjištění úplnosti autovraku, tedy zda je kompletní a zda nechybí žádné důležité části. Dále je potřeba zjistit váhu autovraku a ověřit VIN, které slouží k identifikaci vozidla

¹¹⁷ Pozn. autorky – přehled kompetentních zařízení pro příjem autovraků lze naléznout zde <https://autovraky.mzp.cz/autovrak/webklient/ralight>

¹¹⁸ Ekologická likvidace vozidel | Recycling – kovové odpady. *Výkup, ekologická likvidace a recyklace autovraků | Recycling – kovové odpady* [online]. Copyright © Recycling [cit. 22.02.2023]. Dostupné z: <https://www.recycling.cz/ekologicka-likvidace-vozidel>

a v případě potřeby jeho historii. Identifikační číslo vozidla se kontroluje na vozidle (jeho vyrytím do karoserie) a musí být shodné s VIN ve velkém (popř. malém) TP. Pokud kontrola neodhalí žádné vážné nedostatky, které by bránily převzetí autovraku, může být autovrak přijat do zařízení ke sběru a zpracování autovraků.

Po fyzické kontrole kompletnosti autovraku a stavu potenciálních dílů k opětovnému využití může být autovrak ohodnocen a následně za dohodnutou částku vykoupen. Dohodnutá částka a číslo účtu se rovněž zanáší do programu ENVITA a musí být dle zákona o odpadech zaslána bezhotovostně na bankovní účet majitele vozidla, popř. mohou být využity poštovní služby (složenka).

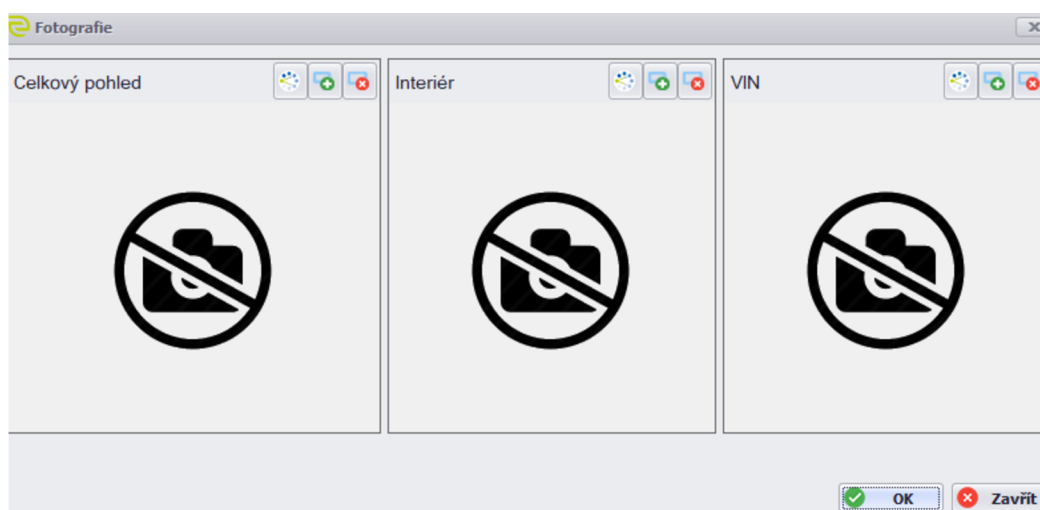
Následně majitel vozidla (či zplnomocněná osoba) musí předložit doklad totožnosti a velký či malý TP (u právnických osob výpis z obchodního rejstříku, popř. generální zplnomocnění). Do programu ENVITA jsou zaneseny požadované informace o vozidle a jeho majiteli [obr. 3]. Po vyplnění údajů a jejich elektronickém zaslání do systému MA ISOH je přijatý autovrak evidován pod kódem nakládání. Rovněž je provedena kontrola v databázi odcizených vozidel, která je vedena Policií ČR. V případě, kdy je vše v pořádku je vystaveno potvrzení o převzetí autovraku [příloha II]. Každému potvrzení o převzetí autovraku, které je při převzetí vydáno, je přiděleno vygenerované jedinečné číslo ekologické likvidace IČPS (identifikační číslo potvrzení o převzetí autovraku v systému), které potvrzuje přijetí údajů o autovraku do systému. Přijetí autovraků do informačního systému je rovněž možné zkontrolovat na internetové adrese¹¹⁹, a to zadáním čísla IČPS, registrační značky (dále jen RZ) nebo VIN.

Každý provozovatel zařízení má pro příjem autovraků odlišné pořadové číslo potvrzení o převzetí autovraku (dále jen PČP), toto číslo se odvíjí od počtu přijatých autovraků do zařízení ke sběru a zpracování autovraků. Číslo je provozovateli prostřednictvím systému MA ISOH přiřazované jako jedinečné a v souvislé vzestupné řadě. Přiřazeným PČP pro autovrak jsou rovněž označovány díly z něj demontované pro účely opětovného využití.

¹¹⁹ Pozn. autorky – internetová stránka pro kontrolu přijetí autovraku do informačního systému je: <https://autovraky.mzp.cz/autovrak/webklient/>

Po převzetí autovraku musí být provedena jeho fotodokumentace. Fotodokumentace se skládá ze tří povinných [obr. 7] částí, kterými jsou:

- celkový pohled autovraku (od levé přední strany autovraku);
 - o autovrak musí být focen v takovém stavu, v jakém byl přijat;
 - o musí být možné identifikovat autovrak;
 - o musí být patrné, že v době pořízení fotografií byl již v příslušném zařízení ke sběru a zpracování autovraků;
- interiér autovraku;
- VIN (na karoserii).



Obrázek 7 - Povinná fotodokumentace v Modulu Autovraků¹²⁰

Pořízená fotodokumentace je následně zasílána Ministerstvu životního prostředí prostřednictvím programu ENVITA. Fotografie musí být odeslány nejdéle do tří dnů od odeslání údajů o autovraku do systému MA ISOH.

Po veškeré administrativě je autovrak přemístěn na zpevněnou plochu k tomu určenou a schválenou provozním řádem. Při skladování nesmí být neodsáté autovraky vršeny na sebe, pokud nejsou umístěny ve stojanech tomu určených, a nesmějí být skladovány v poloze na boku a na střeše. Při volbě shromažďovacího místa jsou zohledněny otázky bezpečnosti při jeho obsluze,

¹²⁰ Zdroj: vlastní pořízení v programu ENVITA (Modul Autovraky)

požární bezpečnosti, jeho dostupnosti a možnosti obsluhy mechanizačními a dopravními prostředky a zabezpečení odpadu proti úniku a znehodnocení. Shromažďovacím místem jsou zpravidla zpevněné plochy s nepropustným povrchem, schválené provozním řádem.

Přijímaný odpad je krátkodobě skladován, dále zpracováván (demontáž, třídění apod.) a poté předán oprávněným osobám (konečným zpracovatelům) k dalšímu materiálovému využití. Zpracování je v závislosti na poptávce trhu buď komplexní demontáž, kdy jsou materiály demontovány a předány k využití, nebo druhým způsobem, kdy je autovrak zbaven nebezpečných částí a je předán ke šředrování a vytrídění materiálu až v PST (post shredder technics). Postup zpracování autovraků je možné rozdělit na tři varianty, které je možno mezi sebou i kombinovat, jedná se o:

- šředrování (dále jen drcení);
- demontáž;
- demontážní linky.¹²¹

Celá demontáž probíhá tak, aby nedošlo k poškození částí autovraků obsahujících náplně nebo demontovaných součástí, které lze využít pro opětovné použití. Z autovraku jsou demontovány díly, které spadají do podpory materiálového využití (pneumatiky, textilie, sklo, plasty).

U demontovaných dílů, které spadají do podpory materiálového využití je situace složitá. V případě plastů je zájem pouze o plasty:

- PP/EPDM – nárazníky;
- PP – podběhy z aut;
- PPTV – talek;
- interiérové PP – plasty.¹²²

Tyto plasty mohou být konečnému zpracovateli předávány ve formě volně ložené nebo lisované. Zároveň je povoleno, aby provozovatel zařízení mezi plasty

¹²¹ Technologie zpracování autovraků – EnviWeb. *EnviWeb.cz* [online]. Copyright © 1999 [cit. 19.02.2023]. Dostupné z: <https://www.enviweb.cz/80740>

¹²² Pozn. autorky – údaje jsou převzaty od společnosti Praktik System s.r.o.

ponechal šroubky, drobné kovy, slabé plechy nebo kovové sponky. V případě, kdy provozovatel zařízení nedisponuje pouze velkými plasty, po kterých je poptávka a spadají do podpory materiálového využití, je recyklace těchto komodit zpoplatněna podle jejich druhu. Jedná se o:

- jiné než PP-plasty (např. ABS, PPGF, PC/ABS, PA, POM, PMMA, PC);
- úlomky plastů;
- neidentifikované díly;
- nádrže z autovraků.¹²³

Stejný problém nastává i u dalších komodit spadajících do podpory materiálového využití, které vznikají při zpracování autovraků. Celý seznam zpracovatelů (včetně jejich počtu) komodit vzniklých při zpracování autovraků, které lze uznat pro účely čerpání podpory z Programu na podporu systému pro nakládání s autovraky, je zveřejněn na stránkách Ministerstva životního prostředí.

- počet zpracovatelů pro pneumatiky je 10;
- počet zpracovatelů pro sklo je 8;
- počet zpracovatelů pro plasty je 30;
- počet zpracovatelů pro textilie je 14.¹²⁴

I přestože se čísla zdají vysoká je důležité si uvědomit, že zpracovatelé jsou rozmístěni v rámci celé ČR. V případě pouze Středočeského kraje se jedná o:

- počet zpracovatelů pro pneumatiky je 1;
- počet zpracovatelů pro sklo je 0;
- počet zpracovatelů pro plasty je 5;
- počet zpracovatelů pro textilie je 1.¹²⁵

¹²³ Pozn. autorky – údaje jsou převzaty od společnosti Praktik System s.r.o.

¹²⁴ Seznam zpracovatelů komodit vzniklých při zpracování autovraků – Ministerstvo životního prostředí. *Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí* [online]. Copyright © 2008 [cit. 01.03.2023]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/prehled_zpracovatelu_slozek_autovraky

¹²⁵ Seznam zpracovatelů komodit vzniklých při zpracování autovraků – Ministerstvo životního prostředí. *Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí* [online]. Copyright © 2008 [cit. 01.03.2023]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/prehled_zpracovatelu_slozek_autovraky

Dále se demontují díly, které svým stavem a funkčností odpovídají následnému opětovnému použití (např. palubní přístroje, jednotky systému, motory, převodovky, chladiče, topení). Díly, které byly demontovány za účelem opětovného použití se skladují odděleně, mimo části považované za odpad. V rámci jejich uložení (např. v regálech) se vede jejich evidence. Dále se jednotlivé díly (např. motory, převodovky) po demontáži řádně označí (přiděleným PČP), aby bylo možné zjistit ze kterého autovraku pochází.

Následný proces zpracování autovraků bude popsán jako kombinace demontáže a následného drcení. Kombinací těchto dvou variant dochází k maximálnímu třídění a opětovnému využití dílů.

Ze skladovací plochy je autovrak přemístěn pomocí manipulační techniky (zpravidla vysokozdvizným vozíkem) na demontážní plochu tak, aby nedošlo k převrácení autovraku a tím např. ke zvýšenému nebezpečí samovolného vytékání kapalných náplní.

Prvním důležitým krokem je vyjmutí autobaterie (akumulátoru), které je provedeno bezprostředně po převzetí autovraku. Autobaterie musí být řádně uložena, k čemuž může sloužit uzavíratelný kyselinovzdorný box.

Následně dochází k odčerpání (odsátí nebo vypuštění) provozních kapalin, a to do jednotlivých speciálních nádob. K odčerpávání se využívají výhradně pneumatické nářadí, a to z důvodu potenciálního nebezpečí výbuchu. Z agregátu vozidel se odčerpají provozní náplně:

- motorová nafta nebo benzín;
- motorový, převodový olej a olej z rozvodovky;
- olej z hydrauliky;
- olejové náplně tlumičů;
- chladící kapaliny, nemrznoucí směsi;
- brzdové kapaliny;
- náplně klimatizačního systému;
- náplně ostřikovačů;
- AdBlue náplně.

V momentě, kdy jsou provozní kapaliny odčerpány, může být proces ukončen. Teprve poté mohou následovat další kroky.

V případě, kdy je vozidlo poháněno alternativním pohonem, mezi které patří:

- zkapalněný ropný plyn (dále jen LPG);
- stlačený zemní plyn (dále jen CNG).

Musí být u těchto vozidel navíc dodržovány následující kroky. Nejprve je uzavřen hlavní uzávěr nádrže a následně je demontována nádrž. Demontované nádrže mohou být zlikvidovány u provozovatele zařízení prostřednictvím hořáků. Pro nádrže LPG slouží plynový hořák pro spalování plynné a kapalné fáze, který je speciálně navržen pro vyprázdnění nádrží LPG vozidel. Pro nádrže CNG slouží hořák pro spalování zemního plynu. U obou hořáků se jedná o environmentální šetrnou likvidaci. V případě, kdy provozovatel zařízení nedisponuje ani jedním z hořáků, tak jsou nádrže těchto systémů odváženy ke zpracování dalším kompetentním zpracovatelům.

Dále se z autovraku, pokud je jimi vybaven, odstraní potenciálně výbušné součástky (např. airbagy). Tento odpad je uložen ve speciálním označeném kontejneru a dále předán kompetentním osobám. Dalším možným způsobem je napojení autovraku na deaktivací systém (airbag MultiPlex) a následné provedení řízeného odstřelu airbagu.

Pokud je to možné, vyjmou se a zvlášť uskladní i všechny součásti obsahující rtuť. Odděleně se dále vyjmají a skladují katalyzátory a filtry pevných částic s obsahem drahých kovů, a dále dle možností využití veškeré kovové součásti a součásti obsahující např. měď, hliník, zinek nebo olovo. Každý druh barevného kovu je shromažďován zvlášť ve skladu v označených kontejnerech.

Rovněž jsou demontovány pneumatiky a následně odděleny od kovové části. Na základě poptávky po dílech k opětovnému použití, stupně požadované demontáže a požadované kvality kovového odpadu jako suroviny dochází u autovraku k demontáži např. skla, motoru, převodovky, podvozkové části, velkých plastových dílů, sedadel, interiérových dílů a kabelů.

Před demontáží kabeláže se odstraní veškeré elektronické zařízení (např. řídicí jednotky, autorádia, pojistkové elektroboxy s relátky), které mají povahu elektrošrotu. Ty jsou shromažďovány ve skladu odpadů ve zvláštním označeném kontejneru a po jeho naplnění jsou předávány smluvní oprávněné firmě. V dalším kroku je z autovraku odstraněna veškerá kabeláž. Ta se předává k drcení dalšímu zpracovateli, kde dojde k oddělení plastové části od měděných částí.

Po veškerých provedených demontážních pracích je autovrak společně s nevyužitelnými a ponechanými díly (např. sedadla, motor, převodovka) předán konečnému zpracovateli. Před předáním musí být u autovraku provedeno znehodnocení VIN.

Konečným zpracovatelem, který dále s autovraky nakládá jsou zpracovatelé, kteří disponují shredderem (též známo pod pojmem šrédr, dále jen drtič) a někteří i pre-shredderem (též známo pod pojmem pre-šrédr, dále jen prvotní drtič).

Prvotní drtič je čistě elektrickým zařízením a jedná se o „*nízko rychlostní horizontální dvouhřídelový drtič s vysokým krouticím momentem, určeným k trhání karoserií vozidel s motorem i bez, balíků lisovaného šrotu a k trhání ostatního šrotu a je instalován před hlavní drticí stroj shredder.*“¹²⁶ Lze říci, že prvotní drtič zpracovaný a připravený autovrak rozemele na drobnější kousky o velikosti cca 15 cm. Tím dochází k eliminaci nežádoucích situací, které by mohly nastat (např. pokud se z autovraku zapomene vyndat tlaková nádoba LPG nebo CNG, může dojít k výbuchu). Obsluhu prvotního drtiče má na starosti jedna osoba. [obr. 8]

¹²⁶ Modernizace a znovuzahájení provozu mlýna ve Vysokém Mýtě. *Leták společnosti Recycling – kovové odpady a.s.* [cit. 22.02.2023].



Obrázek 8 – Prvotní drtič (přední pohled se vstupem pro autovraky)¹²⁷

Jakmile je autovrak zpracován v prvotním drtiči, tak vstupuje hlavním dopravníkem do drtiče. „Technologie drtiče, tzv. šředru, rozemele vstupní autovraky a šrot na drobné sbalky železa o hmotnosti cca 1 kg. Výsledným produktem je surovina pro další zpracování v ocelárnách strojírenských firem a v hutních podnicích.“¹²⁸

¹²⁷ Fotografie poskytnuta od společnosti Recycling – kovové odpady a.s.

¹²⁸ Modernizace a znovuzahájení provozu mlýna ve Vysokém Mýtě. *Leták společnosti Recycling – kovové odpady a.s.* [cit. 22.02.2023].



Obrázek 9 – Prvotní drtič (zadní pohled) společně s drtičem¹²⁹

Vstupním válcem je připravený autovrak od provozovatele zařízení a z prvotního drtiče veden do drtiče, kde probíhá jeho další zpracování. V této fázi dochází k rozmělnění autovraku pomocí drtiče a následnému prvnímu třídění.

Drtič je vybaven klasickým magnetem, který separuje železný kov a vytváří tak jeho výsledný produkt [obr. 12]. Zároveň se zde odděluje nemagnetický odpad, který se dělí na tzv. lehkou a těžkou frakci.

Během separace magnetem využívá drtič také vzduchotechniku, která odděluje lehkou frakci (např. plasty, textilie, gumy a molitany). Lehká frakce je následně samostatně tříděna dle povahy a vzniká další výsledný produkt [obr. 13]. Spolu s lehkou frakcí se vytváří další odpad obdobný lehké frakci s označením "odval", který obvykle obsahuje nekovové předměty (např. sklo, prach a zbytky kabelů). Tento materiál se následně posílá na dotřídovací linku, kde je manuálně dotříděn.

Těžká frakce (např. měděné zbytky kabelů, hliníkové špony), je odpadem, který se nedá separovat magnetem ani vzduchotechnikou a pokračuje po páse do místa s třídícími boxy. V těchto boxech se používají další technologie, jako jsou např.

¹²⁹ Fotografie poskytnuta od společnosti Recycling – kovové odpady a.s.

spektrometry a rentgenové přístroje, aby se těžká frakce automaticky rozdělila např. na barevné kovy, železo a různé druhy hliníku.

Je důležité si uvědomit, že při zpracovávání autovraku v drtiči a prvotním drtiči vzniká určitá teplota z tření materiálu, a zároveň tak dochází např. ke vzniku částic prachu a odpařování zbytkových částic provozních kapalin (např. nemrznoucí kapalina, brzdová kapalina, olej, benzín, motorová nafta) ze zpracovávaného autovraku do ovzduší. K eliminaci znečišťování ovzduší slouží vestavěné filtry, které zabraňují úniku těchto částic do ovzduší. V případě většího množství zbytkových náplní v autovraku je zařízení vybaveno záchytným lapolem. Ten slouží k záchytu těchto zbytkových částic kapalin, které nemají povahu odpařování.

Využití prvotního drtiče před drtičem má významný dopad na časovou efektivitu. Díky použití připraveného autovraku od provozovatele zařízení a následného využití prvotního drtiče je v první řadě eliminován vznik nežádoucích situací (např. výbuch), a zároveň je dosaženo časových úspor a zpracováno většího množství tun.

Časových úspor je dosaženo použitím prvotního drtiče, a to z toho důvodu, že v případě použití prvotního drtiče a následně drtiče je autovrak zpracován v drtiči zhruba za 2 minuty. Pokud se prvotní drtič nevyužije, tak bude autovrak v drtiči zpracováván delší dobu, zhruba dvojnásobek času, tedy 4 minuty. Jedna nákladní kontejnerová souprava je schopna od provozovatele zařízení odvést 18 zpracovaných autovraků. S využitím samotného drtiče je 18 autovraků zpracováno za 72 minut, ale v případě využití prvotního drtiče a následně drtiče je 18 autovraků zpracováno za 36 minut. Za 72 minut se s využitím prvotního drtiče a následně drtiče zvládne zpracovat až 36 Prvotní drtič tak představuje pro zpracovatele velkou časovou úsporu.

Na základě poskytnutých dat¹³⁰ je zřejmé, že se jedná o zrychlený průtok. Počet zpracovaných autovraků s využitím prvotního drtiče stoupne, jelikož jeden

¹³⁰ Pozn. autorky – data byla poskytnuta společností Recycling – kovové odpady a.s.

autovrak je následně zpracován v drtiči přibližně za 2 minuty. Navíc s touto časovou úsporou dokáže drtič zpracovat přibližně o 10 až 12 tun za hodinu více.



Obrázek 10 - Pohled na drtič se vstupním odpadem¹³¹



Obrázek 11 - Separační linky uvnitř drtiče¹³²

¹³¹ Zdroj: vlastní fotografie při otevírání drtiče (nejmodernější v ČR) ve Vysokém Mýtě

¹³² Zdroj: vlastní fotografie při otevírání drtiče (nejmodernější v ČR) ve Vysokém Mýtě



Obrázek 12 - Pohled na drtič s výsledným produktem (železný kov)¹³³



Obrázek 13 - Drtič s výstupy na oddělené frakce¹³⁴

¹³³ s. 18-19. Recyklátor. Časopis společnosti Recycling – kovové odpady a.s. 1. vydání – prosinec 2021. [cit. 22.02.2023].

¹³⁴ Zdroj: vlastní fotografie při otevření drtiče (nejmodernější v ČR) ve Vysokém Mýtě

6 Kontrola na úseku nakládání s vozidly s ukončenou životností

Podle zákona o výrobcích s ukončenou životností „*státní správu na úseku předcházení vzniku odpadu z vybraných výrobků a nakládání s výrobky s ukončenou životností vykonávají:*

1. *ministerstvo;*
2. *Ministerstvo průmyslu a obchodu;*
3. *Česká inspekce životního prostředí;*
4. *Česká obchodní inspekce;*
5. *orgány Celní správy České republiky;*
6. *krajské úřady a*
7. *obecní úřady obcí s rozšířenou působností.*¹³⁵

Všechny výše uvedené správní orgány spolu kooperují a poskytují si odbornou pomoc. Zároveň je důležité, aby dodržovali příslušné předpisy a regulace. Na základě těchto kroků dochází k eliminaci dopadů na životní prostředí a k řádnému nakládání s autovraky.

Ministerstvo „*řídí výkon státní správy na úseku předcházení vzniku odpadu z vybraných výrobků a nakládání s výrobky s ukončenou životností a rozhoduje o odvolání proti rozhodnutí inspekce a krajského úřadu.*“¹³⁶

Česká inspekce životního prostředí „*kontroluje, jak jsou právníckými osobami, podnikajícími fyzickými osobami a obcemi dodržována ustanovení právních předpisů a rozhodnutí správních orgánů ve všech oblastech působnosti tohoto zákona, s výjimkou oblastí, v nichž je podle § 131 odst. 1 písm. a) až d) zákona o výrobcích s ukončenou životností ke kontrole příslušná Česká obchodní*

¹³⁵ viz § 127 odst. 1 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹³⁶ viz § 128 odst. 1 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

*inspekce.*¹³⁷ Dále může Česká inspekce životního prostředí „uložit opatření a lhůty pro zjednání nápravy.“¹³⁸

Česká obchodní inspekce může ukládat různá opatření, zákazy nebo povinnosti, dále „kontroluje, jak jsou právníckými a podnikajícími fyzickými osobami dodržována ustanovení tohoto zákona a právních předpisů vydaných k jeho provedení, která upravují.“ Jedná se např. o:

- *„požadavky na snadné a bezpečné vyjímání baterií nebo akumulátorů zabudovaných do elektrozařízení nebo jiných výrobků;*
- *povinnosti posledních prodejců informovat konečného uživatele o způsobu zajištění zpětného odběru odpadních elektrozařízení, odpadních baterií nebo akumulátorů a odpadních pneumatik;*
- *povinnosti posledních prodejců zajistit zpětný odběr odpadních elektrozařízení nebo odpadních přenosných baterií nebo akumulátorů.*¹³⁹

Orgán Celní správy ČR kontroluje dovoz vybraných výrobků, přeshraniční přepravu a rovněž v rámci spolupráce poskytuje ministerstvu, České inspekci životního prostředí a České obchodní inspekci potřebné údaje, kterými disponuje.¹⁴⁰

Krajský úřad „kontroluje, jak jsou právníckými a podnikajícími fyzickými osobami dodržována ustanovení tohoto zákona a předpisů vydaných k jeho provedení, která se týkají sběru nebo zpracování vozidel s ukončenou životností.“¹⁴¹ Potřebnou kontrolu vykonává příslušný krajský úřad, v jehož obvodu se zařízení ke sběru a zpracování autovraků nachází.

Obecní úřad obce s rozšířenou působností „kontroluje, jak jsou fyzickými osobami dodržována ustanovení právních předpisů a rozhodnutí správních orgánů ve všech oblastech působnosti tohoto zákona.“¹⁴² Dále „může uložit opatření

¹³⁷ viz § 130 odst. 1 písm. a) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹³⁸ viz § 130 odst. 1 písm. b) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹³⁹ viz § 131 odst. 1 písm. a) až g) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁴⁰ viz § 132 odst. 1 až odst. 7 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁴¹ viz § 133 odst. 1 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁴² viz § 134 odst. 1 písm. a) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

k nápravě a lhůty pro zjednání nápravy a je správcem emisního poplatku a provádí záznam o jeho zaplacení a jeho výši do registru silničních vozidel a technického průkazu.“¹⁴³

Kontrolu v oblasti předcházení vzniku odpadu z vybraných výrobků a nakládání s autovraky vykonávají „inspektoři a pověření zaměstnanci správních orgánů vykonávající kontrolu v oblasti předcházení vzniku odpadu z vybraných výrobků a nakládání s výrobky s ukončenou životností podle tohoto zákona se při výkonu své činnosti prokazují průkazem vydaným příslušným kontrolním orgánem, který je současně jejich pověřením ke kontrole, osvědčuje, že jeho držitel je zaměstnancem příslušného kontrolního orgánu a držitel průkazu a příslušný kontrolní orgán jsou v něm dostatečně identifikováni.“¹⁴⁴

Kontrolu provádí primárně Česká inspekce životního prostředí (oddělení odpadového hospodářství), krajský úřad, městský úřad nebo obecní úřad. Česká inspekce životního prostředí „spolupracuje s orgány ochrany veřejného zdraví, Policií České republiky a orgány Celní správy České republiky, popřípadě dalšími správními orgány, kraji a obcemi a poskytuje jim odbornou pomoc.“¹⁴⁵ Mezi příslušné dohlížečící orgány spadá Krajská hygienická stanice.

Krajská hygienická stanice provádí, jako dohlížečící orgán, kontrolu „z hlediska dodržování závazných podmínek stanovených v integrovaném povolení k ochraně veřejného zdraví v oblasti ochrany před nepříznivými účinky hluku, vibrací a neionizujícího záření.“¹⁴⁶ Postup při kontrole je obdobný jako u České inspekce životního prostředí a o plánovaných kontrolách či uložených pokutách jsou informováni úřady a Česká inspekce životního prostředí.¹⁴⁷

¹⁴³ viz § 134 odst. 2 až odst. 3 písm. a) zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁴⁴ viz § 135 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁴⁵ viz § 130 odst. 2 zákona č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností

¹⁴⁶ JANČÁŘOVÁ, Ilona. *Právo životního prostředí: obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2016. s. 411. ISBN 978-80-210-8366-0.

¹⁴⁷ JANČÁŘOVÁ, Ilona. *Právo životního prostředí: obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2016. s. 411. ISBN 978-80-210-8366-0.

6.1 Česká inspekce životního prostředí

Česká inspekce životního prostředí je odborný orgán (prvoinstanční správní orgán), který byl zřízen v roce 1991 zákonem č. 282/1991 Sb., o České inspekci životního prostředí a její působnosti v ochraně lesa. Spadá mezi orgány ochrany životního prostředí, konkrétně orgány odpadového hospodářství.¹⁴⁸

Hlavní činností České inspekce životního prostředí je „*dozor nad dodržováním zákonů v oblasti životního prostředí, a to ve všech jeho složkách (voda, ovzduší, odpady, příroda, les)*.“¹⁴⁹ Její činnost je každoročně vymezena Plánem činností České inspekce životního prostředí na daný rok, plnění a naplňování Plánu činností České inspekce životního prostředí je sledování a kontrolováno.

„*Kontrola ze strany České inspekce životního prostředí zahrnuje veškeré činnosti, včetně výkonu kontroly na místě provozu zařízení, monitorování emisí a kontrol dokumentace a podkladů, kontrol používaných technik a vhodnosti řízení provozu zařízení z hlediska ochrany životního prostředí.*“¹⁵⁰ Ovšem větší část kontrol je uskutečňována na základě tzv. podnětů veřejnosti. Každý obdržovaný podnět musí být ze zákona prověřen (a to zpravidla neohlášenou kontrolou na místě), poté je na základě posouzení zjištěného stavu (ne)zahájeno správní řízení.¹⁵¹

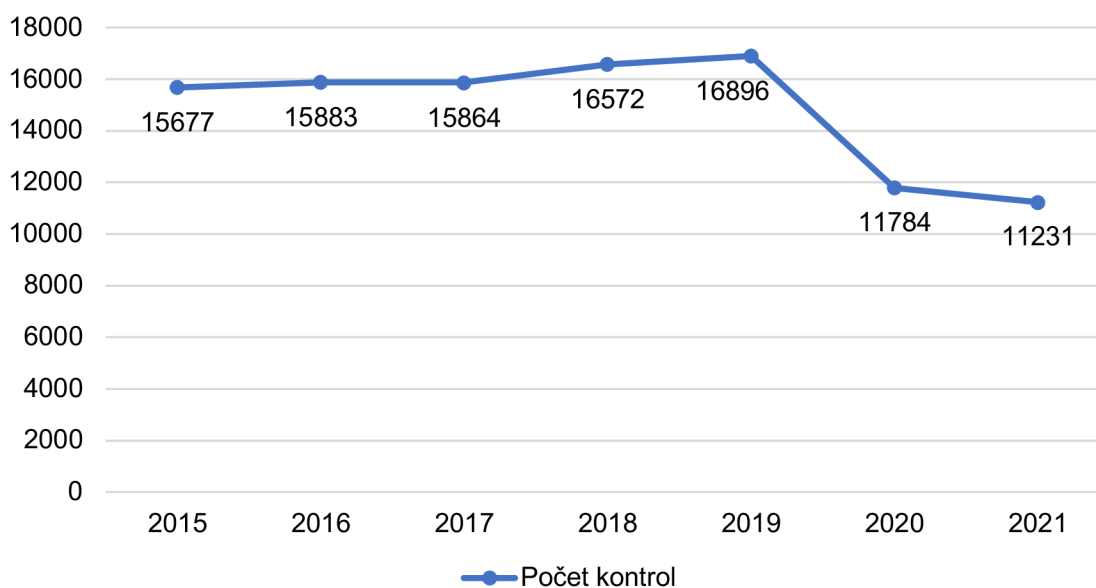
¹⁴⁸ HADRABOVÁ, Alena. Veřejná správa životního prostředí. Praha: Oeconomica, 2008. s. 12. ISBN 9788024514079

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Úvodní stránka* | ČIŽP [online]. Copyright © [cit. 23.02.2023]. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/cizp/ceska-inspekce-zivotniho-prostredi>

¹⁴⁹ Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2021*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2022. [online]. s. 5. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/2022-06/Vyrocn%C3%AD%20zprava%20CIŽP%20za%20rok%202021.pdf>

¹⁵⁰ JANČÁŘOVÁ, Ilona. *Právo životního prostředí: obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2016. s. 410. ISBN 978-80-210-8366-0.

¹⁵¹ Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2021*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2022. [online]. s. 5. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/2022-06/Vyrocn%C3%AD%20zprava%20CIŽP%20za%20rok%202021.pdf>



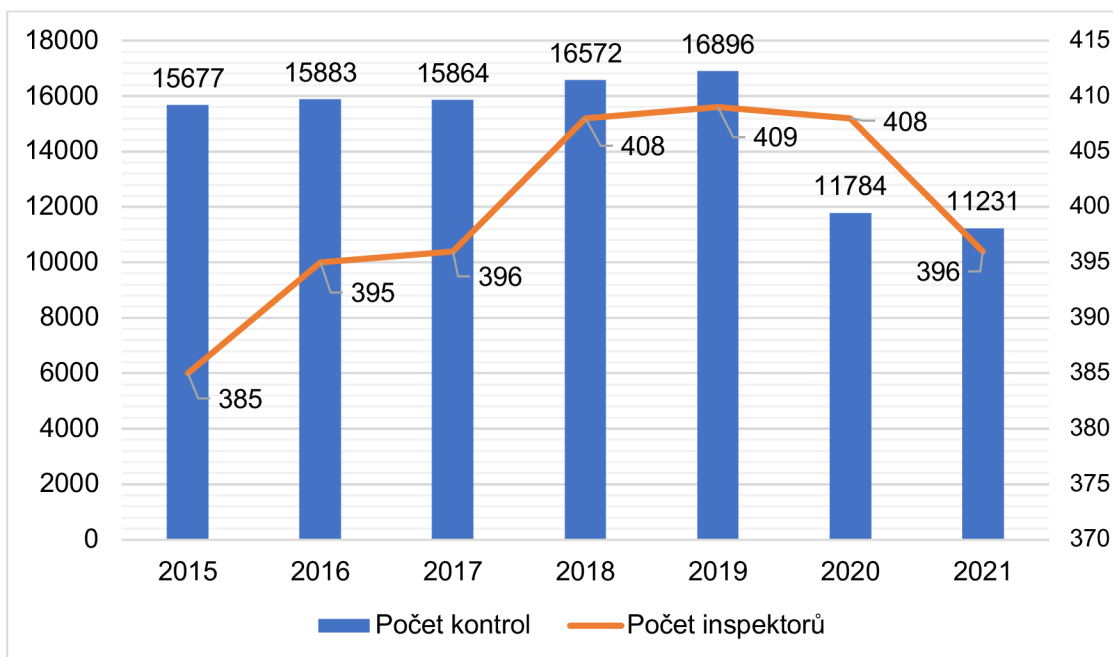
Graf 2 - Počet všech kontrol ze strany České inspekce životního prostředí za jednotlivé roky¹⁵²

Graf [graf 2] poukazuje na celkový počet provedených kontrol ze strany České inspekce životního prostředí za jednotlivé roky. V roce 2020 a 2021 je vidět radikální pokles provedených kontrol, což bylo zapříčiněno výskytem koronavirového onemocnění covid-19. Na tuto skutečnost je rovněž poukázáno ve Výroční zprávě 2021, a to přímo v úvodním slovu ředitele, který na výskyt nemoci poukázal vyjádřením „Současně se ale rok 2021 nesl opět, stejně jako rok předchozí, z velké části v duchu covidu-19 – tedy vládních opatření, která do značné míry omezovala a celkově ovlivnila činnost inspekce.“¹⁵³

¹⁵² Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2021*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2022. [online]. s. 10. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/2022-06/Vyrocn%C3%AD%20zprava%20CIŽP%20za%20rok%202021.pdf>

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2017*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2018. [online]. s. 6. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/mj8/vyrocnizprava-CIZP-2017_0.pdf

¹⁵³ Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2021*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2022. [online]. s. 5. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/2022-06/Vyrocn%C3%AD%20zprava%20CIŽP%20za%20rok%202021.pdf>



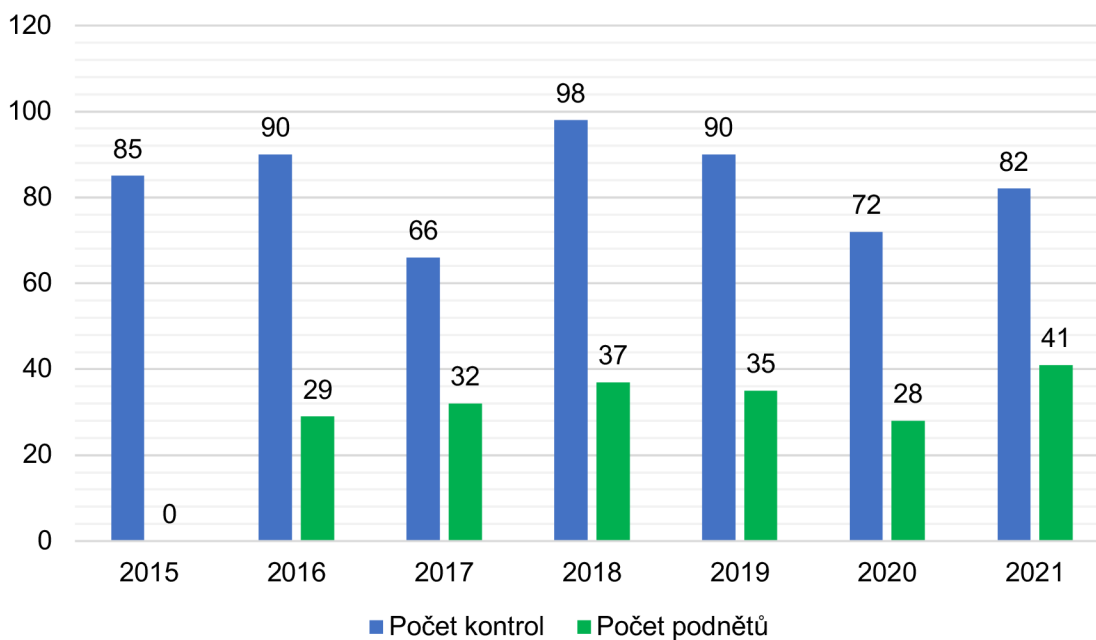
Graf 3 - Počet provedených kontrol a počet inspektorů za jednotlivé roky¹⁵⁴

V grafu [graf 3] jsou použity údaje z výše uvedeného základního grafu [graf 2], kde je znázorněn počet kontrol za jednotlivé roky. Graf 2 poukazuje na celkový počet kontrol a počet inspektorů, kteří dané kontroly vykonávají. Z vyobrazených dat je zřejmé, že spolu s poklesem počtů kontrol, kde se jedná o radikální spád, klesl i počet inspektorů.¹⁵⁵ Poklesy v obou případech jsou přičítány výskytu onemocnění covid-19. Pokles inspektorů by se mohl na první pohled zdát jako problém pro budoucí kontroly, a to z důvodu přerozdělování prováděných kontrol. Avšak pokud jsou zohledněna data z let 2015 až 2019, tak vždy na jednoho inspektora vycházelo přibližně 40 kontrol. V důsledku pandemie covid-19 počet kontrol na jednoho inspektora vycházel přibližně na 30. Přičemž v budoucích letech se předpokládá nárůst prováděných kontrol. Do celkového počtu kontrol jsou zahrnuty i kontroly provedené v oblasti nakládání s autovraky.

¹⁵⁴ Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2021*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2022. [online]. s. 10. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/2022-06/Vyrocn%C3%AD%20zprava%20CIŽP%20za%20rok%202021.pdf>

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2017*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2018. [online]. s. 6. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/mj8/vyrocnizprava-CIZP-2017_0.pdf

¹⁵⁵ Pozn. autorky – počet inspektorů je konečný k 31. prosinci v jednotlivých letech



Graf 4 - Vyobrazení provedených kontrol v oblasti nakládání s vozidly s ukončenou životností¹⁵⁶

Na grafu [graf 4] je znázorněn počet provedených kontrol pouze v oblasti nakládání s autovraky (tedy u subjektů nakládajících s autovraky) ze strany České inspekce životního prostředí za jednotlivé roky (modrá barva). Ve vedlejším sloupci je znázorněn počet provedených kontrol na základě obdržení podnětu ze

¹⁵⁶ Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2021*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2022. [online]. s. 56. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/2022-06/Vyrocn%C3%AD%20zprava%20CIŽP%20za%20rok%202021.pdf>

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2020*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2021. [online]. s. 39. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/dw9/Vyrocni-zprava-CIZP-2020_0.pdf

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2019*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2020. [online]. s. 37. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/3M8/Vyrocni-zprava-CIZP-2019_0.pdf

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2018*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2019. [online]. s. 39. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/Ow8/VZ-CIPZ-2018-final_0.pdf

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2017*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2018. [online]. s. 47. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/mj8/vyrocni-zprava-CIZP-2017_0.pdf

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2016*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2017. [online]. s. 42. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/sP7/VZ-CIZP-2016_0.pdf

Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2015*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2016. [online]. s. 43. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/kx3/Vyrocni-zprava-CIZP-2015-final_0.pdf

strany veřejnosti (zelená barva). Největší počet kontrol byl v roce 2018, kdy z celkového počtu byla téměř 1/3 uskutečněna na základě obdržení podnětu ze strany veřejnosti. Ovšem nejvíce podnětů ze strany veřejnosti bylo obdrženo v minulém roce, tedy v roce 2021. A to i přesto, že se jedná o rok, který byl poznamenán výskytem covid-19. Zajímavostí je, že v roce 2015 je počet podnětů ze strany veřejnosti označen číslem 0, což vyplynulo z Výroční zprávy 2015, kdy o počtu obdržených podnětů ze strany veřejnosti nebyla v rámci kontrol žádná zmínka.

Mezi nejčastější pochybení, na které Česká inspekce životního prostředí v rámci kontrol zaměřených na nakládání s autovraky přišla, se řadí nelegální převzetí či rozebrání autovraků, nelegální nakládání nebo pochybení provozovatelů (ne)povolených zařízení. V minulém roce 2021 bylo uloženo několik pokut. Jednalo se např. o pokutu ve výši 100 000 Kč za nelegální rozebrání minimálně 11 ks autovraků, které byly nakoupena za účelem získání náhradních dílů převážně z Německa. Další pravomocná pokuta ve výši 80 000 Kč byla uložena za nakládání s autovraky zařízením, které k těmto úkonům povolení k provozování zařízení nemělo, zatímco vozidla byla evidována v jiné provozovně stejného majitele s platným povolením k provozování zařízení.¹⁵⁷

¹⁵⁷Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2021*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2022. [online]. s. 56-57. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/2022-06/Vyrocn%C3%AD%20zprava%20CIŽP%20za%20rok%202021.pdf>

7 Vyhodnocení stanovených výzkumných otázek

V úvodu diplomové práce byly stanoveny tři výzkumné otázky v souvislosti s tématem právní úpravy nakládání s vozidly s ukončenou životností, kterými byly:

1. Jaké změny přinesl zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností oproti zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech? Promítlo se nějakým způsobem přijetí nového zákona do činnosti provozovatelů zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností?
2. Jak probíhá proces přijetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností?
3. Je kontrola v oblasti nakládání s vozidly s ukončenou životností dostačující?

V následujících podkapitolách jsou shrnuty zjištěné informace a data, které byly zjištěny během psaní diplomové práce, a které napomohou k zodpovězení stanovených výzkumných otázek.

7.1 Komparace zákonů a jejich vliv na provozovatele

Jaké změny přinesl zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností oproti zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech? Promítlo se nějakým způsobem přijetí nového zákona do činnosti provozovatelů zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností? Tak zní první výzkumná otázka, která se zabývá předchozím zákonem o odpadech a zákonem o výrobcích s ukončenou životností. Konkrétně změnami, které nový zákon přinesl a jak ovlivnil provozovatele zařízení.

První velkou změnou, kterou přinesl zákon o výrobcích s ukončenou životností je to, že problematika autovraků není řešena v rámci zákona o odpadech, ale zasloužila si samostatný nový zákon, který se problematice více věnuje a může

ji komplexněji řešit. Zároveň zákon o výrobcích s ukončenou životností a zákon o odpadech společně nahrazují předešlý zákon o odpadech.

Významnou změnou, která se promítla do základních pojmů je obměna pojmu autovrak. Se zákonem o výrobcích s ukončenou životností byl nahrazen pojem autovrak pojmem vozidlo s ukončenou životností. I přestože oba pojmy znamenají to samé, tak výraz autovrak nelze považovat z legislativní stránky za uznatelný. Ovšem téměř na všech stránkách a zároveň ve všech publikacích je stále (a bude i nadále) používán pojem autovrak, a to i z důvodu již vydaných publikací a jeho předešlého legálního využívání.

Zároveň byl v samotném zákoně o výrobcích s ukončenou životností rozšířen pojem výrobek s ukončenou životností. Zákon o výrobcích s ukončenou životností rozšiřuje pojem o další kategorie výrobků, které byly v předešlém zákoně o odpadech nedostatečně řešeny, jedná se např. o lodě, letadla, zemědělskou techniku. A dále byla rozšířena definice výrobce s ukončenou životností, aby zahrnovala i osoby, které výrobky s ukončenou životností prodávají nebo distribuují.

Další významnou změnou, kterou zákon o výrobcích s ukončenou životností přinesl je zavedení rozšířené zodpovědnosti výrobce. Jedná se o princip, který znamená, že výrobci jsou zodpovědní za nakládání s výrobky s ukončenou životností po celou dobu jejich životnosti.

Zákon o výrobcích s ukončenou životností přinesl i další změny, ovšem výše uvedené změny se řadí mezi hlavní, jelikož se významně promítly do činnosti provozovatelů zařízení.

Největší změnou, kterou zákon o výrobcích s ukončenou životností přinesl a která ovlivnila činnost provozovatelů zařízení je potřeba podání žádosti o nové povolení k provozování zařízení ke sběru a zpracování autovraků. Tato podmínka by několik provozovatelů zařízení mohla negativně ovlivnit.

7.2 Proces přijetí vozidla s ukončenou životností

Druhá výzkumná otázka zní: Jak probíhá proces přijetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování vozidel s ukončenou životností?

Proces přijetí a následného zpracování autovraku je složitý. Celý proces vyžaduje dodržení řady kroků a právních předpisů.

Prvním krokem celého procesu je přijetí vozidla do zařízení ke sběru a zpracování autovraků. Zde se u vozidla provede fyzická kontrola a následně se sepisuje potřebná administrativa. Následuje fáze zpracování vozidla, která začíná jeho demontáží. Během demontáže se z autovraku odstraňuje nebezpečný materiál a jeho části. Tyto materiály se pečlivě třídí a ukládají do příslušných kontejnerů (zpravidla označených) a následně se předávají k dalšímu zpracování. S ohledem na stav autovraku a poptávku na trhu z něj mohou být demontovány části, které poslouží jako díly k opětovnému použití. Zbytek autovraku se předává dalšímu zpracovateli, který disponuje prvotním drtičem či drtičem a může autovrak dále zpracovávat. Prvotním drtičem se rozumí elektrické zařízení, které autovrak připraví na následné drcení. Drtičem se rozumí stroj, který rozemele zbývající kusy autovraku na menší kousky a jednotlivé části do několika frakcí.

Pokud by bylo cílem provozovatele zařízení ušetřit čas, tak by se autovrak rovnou celý či zbavený pouze nebezpečných částí mohl předat rovnou dalšímu zpracovateli na prvotní drtič a drtič. Avšak tato varianta by neumožnila maximalizaci využití dílů k opětovnému použití. Kombinace demontáže a následného drcení autovraků se proto jeví jako neoptimálnější řešení, a to z důvodu možnosti maximalizace demontovaných dílů k opětovnému použití a zajištěním řádné recyklaci všech materiálů.

Zjištěné informace naznačují, že demontáž autovraků je velmi složitý proces, který je časově a finančně náročný. Mimo to vyžaduje vysokou úroveň odborných znalostí a aby zařízení ke sběru a zpracování autovraků disponovalo specializovaným vybavením, které je k celému procesu potřeba.

7.3 Kontrola v oblasti nakládání s vozidly s ukončenou životností

Třetí stanovená výzkumná otázka pro diplomovou práci zní: Je kontrola v oblasti nakládání s vozidly s ukončenou životností dostačující?

Na kontrole nakládání s autovraky se podílí mnoho správních orgánů. Významným problémem, který může nastat je nedostatečná spolupráce mezi jednotlivými správními orgány, zejména nedostatečná komunikace.

Na základě výše zjištěných dat je vidět radikální pokles provedených kontrol ze strany České inspekce životního prostředí za roky 2020 a 2021. Tyto roky byly poznamenány výskytem koronavirového onemocnění covid-19, což mělo za následek pokles o 4 000 až 5 000 provedených kontrol v porovnání s předešlými roky. Pokles se neprojevil pouze na celkovém počtu provedených kontrol, ale také na počtu inspektorů, kteří byli kompetentní k výkonu kontrol. Ovšem podle zjištěných dat nebyl pokles inspektorů problémem. Problémem byl pokles celkových kontrol. Při porovnání dat počtu provedených kontrol za jednotlivé roky s celkovým počtem inspektorů je patrné, že poslední ovlivněné roky byly pro inspektory snazší. Na jednoho inspektora vycházelo v průměru o 10 kontrol méně než v předešlých letech.

V případě kontrol pouze v zařízeních ke sběru a zpracování autovraků bylo nejvíce provedených kontrol uskutečněno v roce 2018 a nejméně v roce 2017. Roky poznamenané výskytem koronavirového onemocnění covid-19 se opět drží na nižších příčkách. V čem naopak rok 2021 vedl, jsou kontroly provedené na základě podnětů.

Podle zjištěných dat a na základě omezení způsobené výskytem koronavirového onemocnění covid-19 je kontrola v oblasti nakládání s autovraky momentálně dostatečná. Ovšem je potřeba brát v potaz, že následující roky budou vyžadovat více prováděných kontrol, a to primárně ve spojitosti s potřebou nového povolení k provozování zařízení ke sběru a zpracování autovraků. Což by mohlo znamenat potřebu opětovného navýšení počtu inspektorů.

Závěr

Diplomová práce se věnovala analýze právní úpravy nakládání s autovraky. V rámci analýzy byly stanoveny tři výzkumné otázky, které se týkaly změn v právní úpravě a jejich dopadům na provozovatele zařízení ke sběru a zpracování autovraků, na procesu přijetí autovraku do zařízení ke sběru a zpracování autovraků a vykonávané kontrole v oblasti nakládání s autovraky. Všechny tyto výzkumné otázky byly zodpovězeny na základě zjištěných informací a nashromážděných dat v průběhu zpracovávání diplomové práce.

Na základě provedené analýzy bylo zjištěno, že právní úprava nakládání s autovraky byla již dříve nedostatečná a dosti zmatečná, a to hlavně z důvodu jejich častých novelizací. V ČR je tato problematika upravena novými právními předpisy, které stanovují striktní pravidla a povinnosti všem zainteresovaným subjektům v oblasti nakládání s autovraky. Díky nové právní úpravě je možné problematice autovrakům věnovat větší pozornost. Celkově lze konstatovat, že právní úprava nakládání s vozidly s ukončenou životností je velmi důležitá. Ovšem je třeba již nyní zaměřit pozornost na to, co může oblast nakládání s autovraky do budoucna významně ovlivnit. Zejména s ohledem na rychle se rozvíjející trh elektromobilů.

Přijetí autovraku do zařízení ke sběru a zpracování autovraků je složitý proces a recyklace samotných komodit pro provozovatele zařízení finančně a časově náročná. Například zájem o zpracování a recyklaci plastů radikálně klesá díky poptávce po konkrétních druzích plastů. Na konečné zpracovatele jsou kladeny čím dál vyšší požadavky na odebírané plasty, a to jak z hlediska náročnosti na čistotu, tak z hlediska samotného složení plastu. Aktuálně je zájem o velké plasty jako jsou nárazníky, které neobsahují pěnovou výplň. Dalším faktorem, který recyklaci plastů z autovraku ovlivňuje je finanční stránka. V případě, kdy se odevzdávají k recyklaci poptávané plasty, jsou zpracovateli vykupovány. V opačném případě, jako tomu je u ostatních plastů, se za jejich odevzdání k recyklaci platí a pro provozovatele zařízení se tak jedná o finanční ztrátu.

Dalším problémem je zpracovávání palivových nádrží. Koneční zpracovatelé z bezpečnostního hlediska požadují, aby při převzetí palivových nádrží byla nádrž stříhnutá či přeříznuta uprostřed na dvě poloviny. Zde se pro provozovatele zařízení jedná hlavně o časovou ztrátu.

Doprava odpadu je rovněž téma, které provozovatele zařízení tíží. Ne všechny komodity mají dopravu zprostředkovanou konečnými zpracovateli. Koneční zpracovatelé např. plastů nebo textilií dopravu nezaštiťují a pro provozovatele zařízení se tak jedná o velkou finanční a časovou zátěž. I přestože je po celé ČR velký počet konečných zpracovatelů, tak ne všechny kraje jsou dostatečně pokryty (např. Středočeský kraj, který disponuje pouze 1 konečným zpracovatelem textilií).

Naopak koneční zpracovatelé autovraků, kteří disponují prvotním drtičem a drtičem, přináší provozovatelům zařízení menší finanční a časovou ztrátu. Zároveň dochází díky této kombinaci k naplnění recyklačních kvót a maximalizaci využití dílů k opětovnému využití. Z nasbíraných informací a dat je zřejmé, že kombinace demontáže a následného drcení je pro obě strany výhodná, a to jak z hlediska finančního, tak časového.

Zároveň bylo během provedených kontrol zjištěno, že i přes existující a stále se vyvíjející právní úpravu dochází k některým nežádoucím jevům, jako je např. nelegální převzetí či rozebrání vozidel s ukončenou životností, nelegální nakládání nebo pochybení provozovatelů (ne)povolených zařízení.

I přestože je každý rok Českou inspekcí životního prostředí proveden velký počet kontrol v oblasti nakládání s autovraky není jejich prostřednictvím pokryta celá problematika nakládání s odpady, a tudíž nemůžou být odhaleny všechny nežádoucí jevy. Dalším problémem k zamyšlení, který Česká inspekce životního prostředí momentálně nemůže pokrýt je nelegální nakládání s autovraky prostřednictvím využití dočasného vyřazení vozidla z provozu. Majitel vozidla má podle zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích možnost dočasně vyřadit vozidlo z provozu na dobu neurčitou, kdy jedinou jeho povinností je po roce odůvodnit přetrvávající důvody pro dočasné vyřazení vozidla z provozu. Na základě uvedených důvodů příslušný úřad

zlikviduje RZ, ale vozidlo nadále zůstává fyzicky u majitele a na příslušném úřadě je vedeno jako dočasně vyřazené z provozu. Takto je na příslušném úřadě evidováno velké množství vozidel a majitelé si tak s vozidlem mohou nelegálně nakládat a demontovat části vozidel pro své potřeby. Již v minulosti došlo k přetížení příslušných úřadů a mnoho vozidel reálně již neexistovalo, jelikož došlo k jejich nelegálnímu odstranění. Z těchto důvodů a pro vyčištění evidence došlo již v minulosti k amnestii, která majitelům nelegálně odstraněných vozidel umožnila tato vozidla odepsat bez udání důvodů. Díky tomu je možné, že řada majitelů čeká opět na tento krok.

Dalším způsobem pro nelegální zacházení s autovraky je vývoz vozidla do zahraničí. Pro vývoz takového vozidla do zahraničí stačí provést evidenční kontrolu a sepsat kupní smlouvu s cizincem, kam bude vozidlo vyvezeno. Díky tomuto kroku se nemusí fyzické osoby nebo podnikající osoby zabývat vedením povinné evidence a zákonným nakládáním s odpady. Jejich cílem je nechat z administrativního hlediska vozidlo zmizet v zahraničí a nelegálně ho rozebrat na náhradní díly, které následně slouží k finančnímu výnosu.

O nelegálním zacházení s autovraky Ministerstvo životního prostředí ví, ale není v jejich možnostech (i s počtem inspektorů, který momentálně poklesl) tuto problematiku pokrýt. Při nahlášení vozidla jako dočasně vyřazeného z provozu by bylo vhodné nahlásit účel a konkrétní adresu vozidla, aby bylo možné provést kontrolu, jak je s vozidlem nakládáno a zda nedochází k nelegálnímu nakládání. U vozidla vyváženého do zahraničí je předcházení tomuto problému složitější, jelikož by byl výkon kontroly potřeba na hranicích.

V návaznosti na tuto problematiku by bylo do budoucna přínosné se tématem dále zabývat. Přičemž se zaměřit zejména na příčiny nežádoucích jevů a jejich následný vliv na životní prostředí. V souvislosti se zjištěnými příčinami navrhnout vhodná opatření, která by pomohla minimalizovat negativní dopad na životní prostředí. V současné době by bylo vhodnými opatřeními zavedení dvou výše zmíněných návrhů, kterými jsou zavedení kontrol u vozidel dočasně vyřazených z provozu a zavedení kontrol u vyvážených vozidel do zahraničí. Tyto kontroly zároveň pomohou eliminovat dopady na životní prostředí.

Seznam použité literatury

Monografie

- [1.] ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada, 2008. ISBN 9788024721569.
- [2.] DAMOHORSKÝ, Milan. *Právo životního prostředí*. 3. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2010. Beckovy právnické učebnice. ISBN 9788074003387.
- [3.] HADRABOVÁ, Alena. *Veřejná správa životního prostředí*. Praha: Oeconomica, 2008. ISBN 9788024514079
- [4.] JANČÁŘOVÁ, Ilona. *Právo životního prostředí: obecná část*. Brno: Masarykova univerzita, 2016. ISBN 978-80-210-8366-0.
- [5.] JANČÁŘOVÁ, Ilona. *Právo životního prostředí: zvláštní část*. Brno: Masarykova univerzita, 2015. ISBN 9788021080416.

Časopisecké články

- [6.] Modernizace a znovuzahájení provozu mlýna ve Vysokém Mýtě. *Leták společnosti Recycling – kovové odpady a.s.* [cit. 22.02.2023].
- [7.] Recyklátor. *Časopis společnosti Recycling – kovové odpady a.s.* 1. vydání – prosinec 2021. [cit. 22.02.2023].
- [8.] SNOPKOVÁ, Tereza. Nakládání s odpady v EU a ČR – Na cestě k oběhovému hospodářství. *České právo životního prostředí: vědecký časopis* [online]. Praha, Česká společnost pro právo životního prostředí, z. s., 2020. [cit. 23.12.2022]. ISSN 1213-5542. Dostupné z: https://www.cspzp.com/dokumenty/casopis/cislo_58.pdf

Konferenční příspěvky

- [9.] European Parliament. *Understanding waste streams – Treatment of specific waste*. Briefing, July 2015 [online] [cit. 22.01.2023]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/EPRS/EPRS-Briefing-564398-Understanding-waste-streams-FINAL.pdf>

Zákonná úprava a interní akty řízení

- [10.] Konsolidovaný text: Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností
- [11.] Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností
- [12.] Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 6/2015 m. s. Sb., o přijetí Basilejské úmluvy o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování
- [13.] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 98/2008 ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic
- [14.] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností
- [15.] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla
- [16.] Vyhláška č. 180/2020 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- [17.] Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech
- [18.] Zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností
- [19.] Zákon č. 543/2020 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpadech a zákona o výrobcích s ukončenou životností

Webové stránky a elektronické zdroje

- [20.] Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2015*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2016. [online]. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/kx3/Vyrocnizprava-CIZP-2015-final_0.pdf

- [21.] Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2016*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2017. [online]. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/sP7/VZ-CIZP-2016_0.pdf
- [22.] Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2017*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2018. [online]. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/mj8/vyrocni-zprava-CIZP-2017_0.pdf
- [23.] Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2018*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2019. [online]. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/Ow8/VZ-CIPZ-2018-final_0.pdf
- [24.] Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2019*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2020. [online]. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/3M8/Vyrocni-zprava-CIZP-2019_0.pdf
- [25.] Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2020*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2021. [online]. Dostupné z: https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/file/dw9/Vyrocni-zprava-CIZP-2020_0.pdf
- [26.] Česká inspekce životního prostředí | ČIŽP. *Výroční zpráva 2021*. V Praze: Ministerstvo životního prostředí 2022. [online]. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/sites/cizp.cz/files/2022-06/Vyrocn%C3%AD%20zprava%20%C4%9A%C4%9A%20za%20rok%202021.pdf>
- [27.] DIS | Discover IDIS. *IDIS | The International Dismantling Information System* [online]. Copyright © 2016 All Rights Reserved by IDIS 2 Group. [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: <https://www.idis2.com/discover.php>
- [28.] Důvodová zpráva k zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech
- [29.] Důvodová zpráva k zákonu č. 541/2020 Sb., o odpadech
- [30.] Důvodová zpráva k zákonu č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností
- [31.] Ekologická likvidace vozidel | Recycling – kovové odpady. *Výkup, ekologická likvidace a recyklace autovraků | Recycling – kovové odpady* [online]. Copyright © Recycling [cit. 22.02.2023]. Dostupné z: <https://www.recycling.cz/ekologicka-likvidace-vozidel>

- [32.] European Chemicals Agency (ECHA). *SCIP*. [cit. 02.01.2023].
Dostupné z: <https://echa.europa.eu/cs/scip>
- [33.] Five Things To Look for in an Automotive LCA – AHSS Guidelines. *Home – AHSS Guidelines* [online]. Copyright © 2020 worldsteel [cit. 20.01.2023].
Dostupné z: <https://ahssinsights.org/blog/five-things-to-look-for-in-auto-lca/>
- [34.] Institut cirkulární ekonomiky – We close the loop. [online]. Copyright © [cit. 03.01.2023]. Dostupné z: <https://incien.org>
- [35.] Jak se vyrábějí auta? | Vše o autech. *Vše o autech – automagazín* [online]. Copyright © Všechna práva vyhrazena [cit. 21.01.2023].
Dostupné z: <http://www.vseoautech.eu/automobily/jak-se-vyrabeji-auta.htm>
- [36.] Metoda posuzování životního cyklu výrobků či procesů v podnikové praxi. *ENV/profi.cz*. [online]. Copyright © 1997–2023 by Dashöfer Holding [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: https://www.enviprofi.cz/33/metoda-posuzovani-zivotniho-cyklu-vyrobku-ci-procesu-v-podnikove-praxi-uniqueidgOkE4NvrWuOKaQDKuox_ZxOoNFLpyEkNTmfcju4Hoa0/
- [37.] *Metodika pro začlenění problematiky předcházení vzniku odpadů do výuky pro jednotlivé stupně škol a mimoškolní výchovu*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2016 [cit. 26.12.2022].
Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/program_predchazeni_vzniku_odpadu/\\$FILE/OODP-metodika_vzdelavani-20170201.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/program_predchazeni_vzniku_odpadu/$FILE/OODP-metodika_vzdelavani-20170201.pdf)
- [38.] Ministerstvo životního prostředí. Metodický pokyn k možné době provozu zařízení ke sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností. [online]. [cit. 04.02.2023]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/sber_vozidla_metodicky_pokyn/\\$FILE/OODP-Metodicky_pokyn_Autovrakoviste_NZ_final-17062021.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/sber_vozidla_metodicky_pokyn/$FILE/OODP-Metodicky_pokyn_Autovrakoviste_NZ_final-17062021.pdf)
- [39.] Ministerstvo životního prostředí. Modul Autovraky – MA ISOH. *Počet zařízení v krajích*. [online]. [cit. 04.02.2023]. Dostupné z: <https://autovraky.mzp.cz/autovrak/overview/ralight-in-region>
- [40.] Ministerstvo životního prostředí. *Modul Autovraky – MA ISOH (statistiky)*. [online]. Informační Systém Odpadového Hospodářství. [cit. 13.11.2022].
Dostupné z: <https://autovraky.mzp.cz/autovrak/>

- [41.] Modul Autovraky – Centrum informací ENVITA – Centrum informací. *Centrum informací INISOFT – Centrum informací – Centrum informací* [online]. Dostupné z: <https://ci.inisoft.cz/display/KBxENVITACZ/Modul+Autovraky>
- [42.] Modul Odpady – Centrum informací ENVITA – Centrum informací. *Centrum informací INISOFT – Centrum informací – Centrum informací* [online]. Dostupné z: <https://ci.inisoft.cz/display/KBxENVITACZ/Modul+Odpady>
- [43.] NEMEC, Marek. *Životní cyklus vozidla a jeho spolehlivost* [online] [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: <https://stc.fs.cvut.cz/history/2009/sbornik/Papers/pdf/NemecMarek-317895.pdf>
- [44.] Plán odpadového hospodářství ČR – Ministerstvo životního prostředí. *Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí* [online]. Copyright © 2008 [cit. 26.12.2022]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/plan_odpadoveho_hospodarstvi_cr
- [45.] *Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015-2024 s výhledem do roku 2035*. [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 2014, aktualizace leden 2022. [cit. 26.12.2022]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/\\$FILE/OODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/poh_cr_prislusne_dokumenty/$FILE/OODP-POH_CR_2015-2024_2035_vlada-20220511.pdf)
- [46.] Předcházení vzniku odpadů – Ministerstvo životního prostředí. *Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí* [online]. Copyright © 2008 [cit. 03.01.2023]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/predchazeni_vzniku_odpadu
- [47.] Působnost | ČIŽP. *Úvodní stránka | ČIŽP* [online]. Copyright © [cit. 19.01.2023]. Dostupné z: <https://www.cizp.cz/pusobnost>
- [48.] Read this before doing a Life Cycle Assessment – STEEL E-MOTIVE. *The future of sustainable Mobility as a Service | Steel E-Motive* [online]. Copyright © 2020 worldsteel [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: <https://steelemotive.world/life-cycle-assessment-for-vehicle-development/>

- [49.] Seznam látek s povinnou deklarácí pro automobilový průmysl (GADSL) - nlnorm.cz. *Vítejte v informačním systému uvádění výrobků na trh - nlnorm.cz* [online]. Dostupné z: <https://www.nlnorm.cz/informacni-portal/560/seznam-latek-s-povinnou-deklaraci-pro-automobilovy-prumysl-gadsl->
- [50.] Seznam zpracovatelů komodit vzniklých při zpracování autovraků – Ministerstvo životního prostředí. *Úvodní stránka – Ministerstvo životního prostředí* [online]. Copyright © 2008 [cit. 01.03.2023]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/prehled_zpracovatele_slozek_autovraky
- [51.] Spolehlivost a životní cyklus vozidel. [online] [cit. 20.01.2023]. Dostupné z: <http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/TU/TU/1kapitola.pdf>
- [52.] Technologie zpracování autovraků – EnviWeb. *EnviWeb.cz* [online]. Copyright © 1999 [cit. 19.02.2023]. Dostupné z: <https://www.enviweb.cz/80740>
- [53.] Videá: Výroba automobilů ve ŠKODA AUTO v Kvasinách – Škoda Storyboard. [online]. Copyright © Škoda Auto a.s. 2023 [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-zpravy-archiv/videa-vyroba-automobilu-ve-skoda-auto-v-kvasinach/>
- [54.] Vozidla (autovrak) - složení, životní cyklus, negativa I ZPĚTNÝ ODBĚR.EU. *Zpětný odběr.eu - Pneumatiky, automobilové baterie a vozidla s ukončenou životností* [online]. Copyright © GREEN Solution s.r.o. Všechna práva vyhrazena. [cit. 21.01.2023]. Dostupné z: <https://www.zpetnyodber.eu/komodity/vozidlo-s-ukoncenou-zivotnosti/>
- [55.] What is Waste Stream? - Definition from Safeopedia. *Safeopedia - Empowering the workplace with free health and safety info* [online]. Copyright © 2023 [cit. 23.01.2023]. Dostupné z: <https://www.safeopedia.com/definition/3088/waste-stream>
- [56.] Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace k návrhu zákona o výrobcích s ukončenou životností

Seznam použitých obrázků

Obrázek 1 – Hierarchie nakládání s odpady	22
Obrázek 2 - Znázornění životního cyklu vozidla	31
Obrázek 3 - Pořízení nového záznamu v Modulu Autovraků	48
Obrázek 4 - Pořízení nového záznamu v Modulu Odpadů	50
Obrázek 5 - Pořízení nového záznamu v Modulu Odpadů se zadaným kódem nakládání.....	51
Obrázek 6 - Recyklační proces autovraku	52
Obrázek 7 - Povinná fotodokumentace v Modulu Autovraků	54
Obrázek 8 – Prvotní drtič (přední pohled se vstupem pro autovraky).....	60
Obrázek 9 – Prvotní drtič (zadní pohled) společně s drtičem	61
Obrázek 10 - Pohled na drtič se vstupním odpadem	63
Obrázek 11 - Separační linky uvnitř drtiče	63
Obrázek 12 - Pohled na drtič s výsledným produktem (železný kov)	64
Obrázek 13 - Drtič s výstupy na oddělené frakce	64

Seznam použitých grafů

Graf 1 - Průměrné materiálové hmotnostní složení automobilů	35
Graf 2 - Počet všech kontrol ze strany České inspekce životního prostředí za jednotlivé roky	69
Graf 3 - Počet provedených kontrol a počet inspektorů za jednotlivé roky	70
Graf 4 - Vyobrazení provedených kontrol v oblasti nakládání s vozidly s ukončenou životností	71

Seznam použitých tabulek

Tabulka 1 - Cíle pro využití, recyklaci a opětovné použití frakcí vozidel (%)	28
Tabulka 2 - Počet aktivních zařízení podle kraje	43

Seznam příloh

Příloha I - Potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností	88
Příloha II - Provozní řád	90

Přílohy diplomové práce

Příloha I - Potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností

Potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností <i>Certificate of destruction end-of-life vehicle</i>

PČP:	IČPS:
-------------	--------------

Identifikace provozovatele zařízení, který vydal potvrzení: <i>Identification of Authorised treatment facility (ATF):</i>	
IČO provozovatele <i>Identification number</i>	
Název provozovatele <i>Name of the ATF</i>	
Identifikační číslo zařízení (IČZ) <i>Identification number of the ATF</i>	
Adresa zařízení <i>Address of the ATF</i>	
Přejímající osoba <i>Receiving person</i>	

Údaje o převzatém vozidle s ukončenou životností <i>Identification of end-of-life vehicle</i>	
Datum převzetí vozidla s ukončenou životností <i>Date</i>	
Číslo technického průkazu (TP) <i>Number of registration certificate</i>	
Registrační značka <i>Registration number</i>	
Rok výroby / první registrace vozidla ve státě registrace <i>Year of manufacture</i>	
Stát registrace / mezinárodní rozlišovací značka <i>State of registration</i>	
Kategorie vozidla, výrobce a typ (model) <i>Category of vehicle, manufacturer, type (model)</i>	
Identifikační číslo vozidla (VIN) <i>Identification number (VIN)</i>	
Hmotnost vozidla s ukončenou životností (t) <i>Real weight of ELV (t)</i>	
Hmotnost vozidla podle TP (t) <i>Weight of ELV according to registration certificate (t)</i>	

Poznámka	
<i>Note</i>	

Údaje o předávající osobě Information about holder/owner of the ELV	
Jméno a příjmení / název	
<i>Name and surname / company name</i>	
Adresa místa trvalého pobytu nebo místa hlášeného pobytu nebo sídlo	
<i>Address</i>	
Číslo dokladu totožnosti / IČO	
<i>Identity document number / Company identification number</i>	
Státní příslušnost / stát	
<i>Nationality / State</i>	

Přijímající osoba potvrzuje, že převzala vybrané vozidlo s ukončenou životností úplné, obsahující části schválené výrobcem a neobsahuje odpad, který nemá původ ve vybraném vozidle.	
<i>Operator of ATF confirm to take over complete ELV, containing parts approved by the manufacturer and does not contain waste, which does not have origin in ELV</i>	
Pokud není vozidlo úplné, uveďte chybějící části:	
<i>If the vehicle is not complete, fill missing parts:</i>	

Vozidlo s ukončenou životností přijal a údaje ověřil (podpis)	
<i>Person who accepted the ELV and verified data (signature)</i>	
Vozidlo s ukončenou životností předal (podpis)	
<i>ELV transmitted by (signature)</i>	

Příloha II - Provozní řád

I. Titulní strana

Titulní strana obsahuje název dokumentu, kterým je „Provozní řád“, dále název zařízení, datum vypracování s razítkem a podpisem oprávněné osoby zařízení. Rovněž je zde uveden příslušný krajský úřad, který provozní řád schvaluje, to vše je zaopatřeno razítkem příslušného krajského úřadu s uvedením čísla jednacího, data a podpisu. Nakonec se na titulní stranu uvádí údaje o osobě, která provozní řád vypracovala.

II. Obsah

Jedná se o zjednodušený přehled vyskytujících se kapitol v celém provozním řádu. Rovněž to v případě potřeby pomáhá k rychlejšímu dohledání potřebných informací.

III. Legislativní podklady

Jsou zde uvedeny důležité zákony, vyhlášky a nařízení vlády.

IV. Základní údaje o zařízení

Uvádí se zde důležité informace, kterými jsou:

- identifikační údaje vlastníka nemovitosti;
- identifikační údaje provozovatele;
- identifikace provozovny;
- vedoucí pracovníci;
- významná telefonní čísla;
- orgány ochrany veřejného zdraví na příslušném území;
- údaje o sídlech příslušných dohlížecích orgánů;
- adresa a údaje o pozemcích, na nichž je zařízení umístěno;
- základní kapacitní údaje zařízení – maximální kapacita;
- údaj o časovém omezení platnosti provozního řádu.

V. Charakter a účel zařízení

V této kapitole se uvádí přesná charakteristika zařízení a účel, tedy k čemu je zařízení určeno.

VI. Přehled druhů odpadů

Zde jsou uváděny odpady, které

- jsou přijímány do zařízení (např. 16 01 04–N Vozidla s ukončenou životností);
- odpady, které mohou vznikat při provozu zařízení – nakládání s autovraky (např. 16 01 03–O Pneumatiky nebo 13 07 02–N Motorový benzín).

Přehled je uzpůsoben do tabulky, která obsahuje kód odpadu (16 01 03–O), název (Pneumatiky), způsob nakládání (ukládány do samostatných kontejnerů a odváženy k recyklaci) a poznámka (odpad vznikající při odstraňování (demontáži) autovraku).

Zároveň je uvedena poznámka o krátkodobém soustředování sbíraného a produkovaného odpadu v provozovně do doby dalšího předání oprávněné osobě.

VII. Stručný popis zařízení

Pokud objekt disponuje z historického hlediska důležitými údaji (např. o proběhnuté asanaci), tak se tyto informace uvedou.

V provozním řádu se dále uvádí nacházející se objekty v areálu, které jsou následně blíže rozepsány pro jejich základní informace (např. rozměry, členění, rekonstrukce, vytápění) a jejich primární účely. Mimo objekty jsou zde uvedeny i venkovní plochy, parkoviště a oplocení.

VIII. Obsluha zařízení a technologické postupy

U obsluhy zařízení jsou uvedeny její povinnosti a jak má postupovat při přijímání odpadu. Dále se zde uvádí technologický postup, tedy jak nadále nakládat s přijatým odpadem. Mimo jiné jsou zde uvedeny prostředky pro přejímku,

manipulační prostředky, sběrné nádoby a pracovní pomůcky a měřidla, kterými zařízení disponuje.

IX. Monitorování provozu zařízení

Zohledňuje se zde, jak provoz zařízení ovlivňuje stávající hladinu hluku a emisí do ovzduší.

Rovněž se uvádí prováděné kontrolní činnosti v zařízení ze strany vedoucího provozu a externího ekologa společnosti. Vedoucí provozu vykonává kontrolní činnost denně, a to zejména u svých podřízených (např. řádné vybavení ochrannými pracovními prostředky) a stav pracovišť (např. fyzický stav obalů a kontejnerů se shromážděnými látkami). Externí ekolog společnosti provádí kontrolní činnosti 1 x 3 měsíce, který provádí kontrolu u vedoucího střediska a dále dohlíží na dodržování legislativních náležitostí (např. řádné vedení evidence, vybavení havarijními nebo protipožárními prostředky). O provedených kontrolách se provádějí zápisy v provozním deníku.

X. Organizační zajištění provozu zařízení

Uvede se počet zaměstnanců a provozní doba zařízení.

XI. Vedení evidence odpadů přijímaných do zařízení

Odpovědnost za vedení evidence nese vedoucí zařízení nebo jiná pověřená osoba. Evidence se vede v programu, který je k tomu určen.

Dále se uvádí podrobnosti o systému MA ISOH, vystaveném dokladu při převzetí autovraku a kontrole přijímaného autovraku. Rovněž je zde popsána průběžná evidence odpadů, popř. průběh při jednorázové dodávce. Množství přijatého odpadu je zapsáno do průběžné evidence odpadů provozovny. V neposlední řadě je zde rozebráno roční hlášení a jeho řádné podání.

XII. Opatření k omezení negativních vlivů zařízení a opatření pro případ havárie

V případě potřeby zvláštních opatření k omezení negativních vlivů zařízení na okolní životní prostředí se zde uvedou. V tomto případě zvláštní opatření nejsou

nutná. Pro porozumění toho, proč nejsou nutná jsou zde uvedeny je jednotlivé kroky, jak je nakládáno s nebezpečným odpadem vznikajícím při využití autovraků.

Podrobněji jsou dále rozebrány konkrétní opatření při vzniku havárie, seznam zásahových prostředků a organizace spojení – plán vyrozumění a hlášení havárie.

XIII. Bezpečnost provozu a ochrana životního prostředí a zdraví lidí

Pracovníci jsou každoročně školeni o BOZP a PO dle platných předpisů v rozsahu dle vykonávané pracovní činnosti a v případě přijetí nového zaměstnance je prováděno školení v rozsahu nutném k výkonu jeho činnosti. O prováděných školeních se vedou zápisy, které jsou uloženy u vedoucího pracovníka.

Zařízení rovněž disponuje lékárníčkou první pomoci. Rovněž jsou zde uvedeny zásady předlékařské první pomoci, např. v případech jako je bezvědomí, popálení kůže, poranění ostrým předmětem nebo poranění očí.

XIV. Přílohy

Součástí provozního řádu jsou přílohy, na které je v rámci provozního řádu odkazováno. Mezi přílohami je:

- návrh na zavedení provozního deníku zařízení sloužícího k dokumentování jeho provozu;
- stanovení postupu ohlášení orgánu kraje pro případ, že odpad nebyl do zařízení přijat;
- ustanovení o uchovávání dokumentů dokladujících kvalitu přijatých odpadů po dobu pěti let;
- potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností;
- půdorys areálu zařízení.