

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA ENVIRONMENTÁLNÍHO INŽENÝRSTVÍ A
OCHRANY PROSTĚDÍ



Nakládání s vozidly s ukončenou životností v regionu Ústí nad Labem

DIPLOMOVÁ PRÁCE

STUDIE

Vedoucí práce: RNDr. Vlastimila Mikulová

Diplomant: Bc. Martin Jerie

2011



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

pro: Martin Jerie

obor: Regionální environmentální správa/DRES

Název tématu: Nakládání s vozidly s ukončenou životností v regionu Ústí nad Labem

Název tématu v anglickém jazyce: Management of ELVs in the region of Usti nad Labem

Zásady pro vypracování:

Diplomová práce bude zpracována jako studie zaměřená na problém s vozidly s ukončenou životností (autovraků) z hlediska zjišťování totožnosti jejich majitelů a dalšího nakládání s autovraky v regionu Ústí nad Labem. Cílem práce je vytvoření metodického pokynu pro postup při nálezů autovraku a návrh na zajištění potřebné kapacity pro jejich zpracování. Kapitoly dle „Metodických pokynů pro zpracování diplomové práce“ budou v zásadě obsahovat:

Současné a připravované právní předpisy týkající se vybraných vozidel s ukončenou životností, vliv na životní prostředí a technologie zpracování autovraků.

Analýza stavu nakládání s autovraky a vývoj množství autovraků od roku 2000 v regionu Ústí nad Labem. Přehled Vytipování problémů zpracování autovraků ve sledovaném území a návrh řešení. Zpracování metodického postupu pro pracovníky Územního odboru Policie ČR Ústí nad Labem související s problémem autovraků.



Rozsah grafických prací: grafy, situační mapa, fotodokumentace

Rozsah průvodní zprávy: min 50 str.

Seznam odborné literatury:

Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění
Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

Vyhláška ministerstva životního prostředí č. 381/2001 Sb., kterou se vydává Katalog odpadů a další seznamy odpadů a států pro účely dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), v platném znění

Vyhláška ministerstva životního prostředí č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady z autovraků, vybraných autovraků, o způsobu vedení jejich evidence a evidence odpadů vznikajících v zařízeních ke sběru a zpracování autovraků a o informačním systému sledování toků vybraných autovraků (o podrobnostech nakládání s autovraky), v platném znění

Plán odpadového hospodářství města Ústí nad Labem

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES, o vozidlech s ukončenou životností
Věstník MŽP č.7/2010, roč. XX, částka 7

Internetové stránky: www.cenia.cz, www.mzp.cz, www.sfzp.cz, www.mvcr.cz, <http://portal.sda-cia.cz>, www.eea.europa.eu

Časopisy: Odpadové fórum a Odpady

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Vlastimila Mikulová

Konzultant diplomové práce:

Datum zadání diplomové práce: únor 2010

Termín odevzdání diplomové práce: duben 2011

L.S.


Doc. RNDr. Ing. Ivan Landa, DrSc.
Vedoucí katedry




Prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.
Děkan

V Praze dne 20. 10. 2010

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně, pod vedením RNDr. Vlastimily Mikulové a v seznamu literatury jsem uvedl všechny použité literární a odborné zdroje

V Ústí nad Labem dne 29. 4. 2011

Vlastnoruční podpis autora

Poděkování

Děkuji vedoucí své práce paní RNDr. Mikulové za její trpělivost, odborné vedení a konzultace a řadu cenných rad a připomínek, které mi byly poskytnuty v této práci. Poděkování rovněž patří celé mé rodině za podporu při studiu a zpracování této diplomové práce.

V Ústí nad Labem dne 29. 4. 2011

Abstrakt

Diplomová práce na téma Nakládání s vozidly s ukončenou životností- (dále jen autovraky) v regionu Ústí nad Labem poukazuje na celkový stav této problematiky v Ústeckém regionu. Je zde shrnuta legislativa, která se zabývá touto problematikou v ČR a EU. V diplomové práci je popsáno celkové nakládání s autovraky v ČR v okolních státech. Jedná o Spolkovou republiku Německo, Slovensko, Rakousko a Polsko. Mezi těmito jednotlivými státy nejsou zjištěny významné rozdíly oproti legislativě České republiky vzhledem k platné Směrnici 2000/53/ES Evropského parlamentu a Rady o vozidlech s ukončenou životností. V práci jsou uvedeny povinnosti jednotlivých subjektů, které jsou v tomto v procesu nakládání s autovraky zainteresovány. V rámci diplomové práce byl zpracován metodický pokyn pro postup pracovníků Policie ČR Územního odboru Ústí nad Labem. Jedná se o postup při nalezení autovraků, ke zjištění totožnosti majitele, pro možnost následného odtahení a dokumentace k celému případu. Na základě provedené analýzy stavu nakládání a vývoje množství autovraků v řešeném regionu od roku 2000 do konce roku 2010 jsou vytipovány problémy a návrhy možných řešení vedoucí k optimalizaci zpracování autovraků.

Klíčová slova: autovraky, sběr, zpracování, demontáž

Abstract

Thesis on the management of ELV-(hereinafter referred to as car wrecks) in the region of Usti nad Labem, highlights the global state of this problem in the Ustecky region. There is summed up legislation that deals with this issue in the Czech Republic and the EU. The thesis describes a total car wreck in the Czech Republic in neighboring states. This is the Federal Republic of Germany, Slovakia, Austria and Poland. Between these states are not significant differences compared with legislation in the Czech Republic due to the current Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the ELV. The paper set out the obligations of entities that are in the process of interest in car wreck. The thesis was developed policy guidelines to the proceedings of the Czech Territorial Police Department Usti nad Labem. This is the procedure for finding a car wreck, identifying the owner, the possibility of rescuing and subsequent documentation of the entire case. Based on the analysis of the state management and development of a number of car wrecks solved in the region from 2000 until the end of 2010 is selected as the problems and proposals for possible solutions for the optimization of the processing of car wrecks.

Keywords: wrecked cars, collection, processing, removal

Obsah

| | |
|--|-----------|
| OBSAH | 8 |
| 1. ÚVOD | 11 |
| 1 CÍLE PRÁCE | 14 |
| 2 LITERÁRNÍ REŠERŠE | 15 |
| 2.1 ZÁKLADNÍ POJMY | 15 |
| 2.1.1 Autovrak, jako odpad a surovina pro další využití..... | 18 |
| 2.1.2 Právní předpisy k autovrakům v ČR..... | 19 |
| 2.1.3 Vybrané právní normy Evropské unie..... | 20 |
| 2.2 NAKLÁDÁNÍ S AUTOVRAKY | 22 |
| 2.2.1 Nelegální nakládání s autovraky | 22 |
| 2.2.2 Nakládání s autovraky v okolních státech..... | 23 |
| 2.2.3 Nakládání s autovraky na Slovensku | 23 |
| 2.2.4 Nakládání s vozidly s ukončenou životností - autovraky v Polsku | 24 |
| 2.2.5 Nakládání s autovraky v SRN..... | 26 |
| 2.2.6 Nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraky v Rakousku..... | 27 |
| 2.3 POVINNOSTI SPOJENÉ S NAKLÁDÁNÍM S AUTOVRAKY..... | 28 |
| 2.3.1 Povinnosti majitele autovraku..... | 28 |
| 2.3.2 Povinnosti výrobců a dovozců vozidel | 29 |
| 2.3.3 Povinnosti obcí | 30 |
| 2.3.4 Povinnosti provozovatelů zařízení k odběru autovraků..... | 30 |
| 2.3.5 Povinnosti zpracovatelů autovraků | 31 |
| 2.4 MA ISOH - INFORMAČNÍ SYSTÉM PRO AUTOVRAKY V ČR | 32 |
| 2.5 FINANCOVÁNÍ PROCESU ZPRACOVÁNÍ AUTOVRAKŮ | 33 |
| 2.6 STÁTNÍ INSTITUCE ZABÝVAJÍCÍ SE AUTOVRAKY | 35 |
| 2.7 ZAŘÍZENÍ NA SBĚR, EVIDENCI A NAKLÁDÁNÍ S AUTOVRAKY..... | 37 |
| 2.8 ZPRACOVÁNÍ AUTOVRAKŮ | 37 |
| 2.8.1 Šředrování (drcení) autovraků..... | 38 |
| 2.8.2 Stacionární demontáž autovraků | 39 |
| 2.8.3 Demontážní linky autovraků | 42 |
| 3 METODIKA | 43 |
| 4 CHARAKTERISTIKA VYBRANÉHO REGIONU | 44 |
| 5 SOUČASNÝ STAV V PROBLEMATICE NAKLÁDÁNÍ S AUTOVRAKY V REGIONU | 46 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 6 | VÝSLEDKY..... | 49 |
| 6.1.1 | <i>Metodický pokyn pro pracovníky Policie ČR Územního odboru Ústí nad Labem v problematice nálezu autovraků.....</i> | 49 |
| 6.1.2 | <i>Analýza počtu odtahovaných autovraků v ústeckém regionu v letech 1995 až 2010.....</i> | 51 |
| 6.1.3 | <i>Analýza počtu odcizených vozidel starších 15 let v ústeckém regionu v letech 1995 až 2010</i> | 52 |
| 6.1.4 | <i>Analýza vývoje počtu trvale vyřazených osobních vozidel v letech 1995 až 2010 v ústeckém regionu</i> | 53 |
| 6.1.5 | <i>Analýza vývoje počtu evidovaných vozidel v regionu Ústí nad Labem za období od roku 1995 do roku 2010.....</i> | 54 |
| 6.2 | NÁVRHY NA ŘEŠENÍ TÉTO PROBLEMATIKY V ÚSTECKÉM REGIONU..... | 56 |
| 6.3 | NÁVRH NA ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉ KAPACITY PRO ZPRACOVÁNÍ AUTOVRAKŮ V REGIONU..... | 57 |
| 7 | DISKUZE | 58 |
| 8 | ZÁVĚR | 59 |
| 9 | LITERATURA A POUŽITÉ ZDROJE | 62 |
| | SEZNAM PŘÍLOH:..... | 67 |

Seznam použitých zkratk

ČIŽP - Česká inspekce životního prostředí

ČSÚ - Český statistický úřad

ČR - Česká republika

EU - Evropská unie

ES - Evropské společenství

ISOH - Informační systém odpadového hospodářství

MA ISOH - Modul autovlaky informačního systému odpadového hospodářství

MD ČR - Ministerstvo dopravy České republiky

MV ČR - Ministerstvo vnitra České republiky

MŽP ČR - Ministerstvo životního prostředí České republiky

OBR - Obrázek

SAP - Sdružení Automobilového průmyslu

SRN – Spolková Republika Německo

TAB - Tabulka

TZ - Trestní zákoník

VIN - Vehicle Identity Number

1. Úvod

Již ve starověku byla snaha o co nejeftivnější a nepohodlnější způsob přepravy osob a věcí na různé vzdálenosti. Toto bylo realizováno za pomoci různých tažných zařízení pro ulehčení lidské námahy. Při této přepravě se k těmto zařízením využíval hospodářský dobytek či kůň, který ulehčil lidské námaze. S nástupem industrializace ve 2. polovině 19. století pak zpočátku pomocí parního stroje a poté po vynálezu prvních spalovacích motorů došlo k vývoji automobilů, které postupně zcela převzaly tuto přepravu osob a věcí. Mezi velkými průkopníky v tomto vývoji, byly němečtí inženýři Carl Fridrich Benz a Gottlib Daimler, kteří svými motorovými vozidly na konci 19. století velkou měrou přispěli k pokroku ve vývoji osobních automobilů. Oba dva nezávisle na sobě použili spalovacího benzínového motoru k pohonu tří a čtyř kolového kočáru a dali tak zcela nový impuls k vývoji motorových vozidel se spalovacími benzínovými motory (Haug, 2010, Lessing, 2007).

Vývoj automobilů nezahálel ani v Čechách, kde na začátku 20. století se začínají v ryze české továrně v Mladé Boleslavi vyrábět první české automobily. Prvním z nich je Voituretta z roku 1905. V druhé polovině 20. století dochází k masivnímu rozšíření automobilů po celém světě, zvláště pak v Severní Americe a Evropě (Kožíšek, Králík, 1995).

Počátkem 21. století je patrný tento vývoj i v ekonomicky rychle rostoucí Číně a Indii. Automobil se i zde stává nezanedbatelným a možno říci i nepostradatelným pomocníkem a sluhou těchto domácností. V minulosti se však nikdo již nezabýval tím, co se s těmito automobily jako výrobky s ukončenou životností stalo poté, co se tento sloužící a plně využívaný prostředek pro přepravu stal z různých příčin již nepojízdným, a tudíž pro tu danou domácnost či společnost popřípadě organizaci dosloužil a poté končil jako hromada šrotu na různých odstavných plochách či autovrakovištích (Brožek 2006).

Tato problematika se netýká pouze severní Ameriky, kde nastal velký automobilový boom již po 1. světové válce a poté následoval opětovně po 2. světové válce, ale i evropského kontinentu s nárůstem automobilů od sedmdesátých let 20. století. V České republice již dávno neplatí pravidlo jedna rodina – jeden automobil a tento trend je stejný pro skoro celou Evropu i ostatní vyspělé státy světa. Zvýšená kupní síla má za následek celkový posun ekonomické situace v České republice. Mnoho lidí zde využívá tzv. služební vozidla, kdy řada firem již od 2. poloviny 90. let nakoupila svým zaměstnancům tato vozidla, která zaměstnanci začali využívat více než svá osobní vozidla. Velmi často se pak stává, že průměrná rodina má svoje vozidlo, které pomalu, ale jistě již nevyhovuje potřebám rodiny, a tudíž končí na parkovišti či pozemku před domem a rodina v převážné míře využívá služební vozidlo od svého zaměstnavatele. Toto vede k chátrání a možné krádeži dílů či k odcizení celého vozidla. V neposlední řadě pak úniku provozních kapalin, a tudíž znečištění okolního

prostředí, a tím k poškození životního prostředí v České republice. Za poslední roky se tento stav nepočítá na desítky, ale stovky automobilů, které nám díky této nedbalosti jednotlivých vlastníků vozidel způsobuje velmi značné problémy se znečištěním životního prostředí, a to nejen ve městech, ale v poslední době i na zastavěném a obydleném území menších obcí a v poslední době i neobydlených částí těchto obcí, převážně na lesních a polních cestách.

V dnešní době je snaha všech vyspělých zemí včetně české republiky o tzv. ekologickou likvidaci výrobků s ukončenou životností, což jsou mimo jiné i automobily, které přestávají plnit svou funkci a stávají se odpadem, který obsahuje nebezpečné látky, které je nutno odstranit. Využitelnou část těchto vozidel s ukončenou životností - autovraků, je třeba opětovně využít z důvodu stále se zvyšující poptávky po těchto surovinách (Brožek, 2006).

V současnosti vznikne v ČR za každý rok přes 200 tisíc kusů těchto vozidel s ukončenou životností - autovraků, které je třeba zpracovat a získat tak materiálově znovu využitelné zdroje, které by jinak zůstaly pouze jako odpad na skládkách, popřípadě jako zdroj energie pro spalovny. Vzhledem k tomu, že i výrobci nových vozidel jsou stále více různými právními normami směřováni k tomu, aby jejich výrobky – motorová vozidla, byla po ukončení své životnosti v co největší míře opětovně materiálově využita, a odpad z těchto vozidel, který nenajde nové uplatnění, byl minimální. Toto je snaha i orgánů zabývajících se touto problematikou.

Česká republika se stále potýká s ekologickými zátěžemi z minulosti, zejména pak z období komunistické minulosti, kdy nebyl často řešen možný dopad na životní prostředí při průmyslové výrobě, a tím vznikaly skládky odpadů různého charakteru. Vznikla tím také stará ekologická zátěž, se kterou se potýkáme a budeme potýkat ještě několik let, možná i desetiletí, dokud nenajdeme jiný ekologický způsob likvidace těchto zátěží. Proto je třeba při nakládání s výrobky s ukončenou životností – autovraky, tento problém v současnosti řešit a hledat co nejúčinnější řešení tohoto problému a následně toto řešení i zdokonalovat v maximální možné míře, k čemuž musí v první řadě přispět výrobci vozidel, následně pak provozovatelé, kteří si toto vozidlo od výrobců zakoupí, tak i zpracovatelé vozidel s ukončenou životností – autovraků, kteří tento výrobek převezmou od provozovatele po ukončení jeho životnosti.

V tomto směru je třeba usilovat o co největší informační rozhled u široké veřejnosti a neustálou propagaci programu pro třídění všech druhů odpadů. Zároveň však musíme nastavit takové podmínky pro zpracovatele a provozovatele těchto zařízení pro nakládání s autovraky, aby tato činnost byla plně vyhovující pro obě dvě strany a tím nedocházelo k jevům, kdy vlastníci vozidel s ukončenou životností - autovraků vzhledem ke své neznalosti této problematiky a minimální míře obav pro případnou represii ze strany státních orgánů, se

chovají zcela nezodpovědně, někdy i úmyslně tak, že poškozují životní prostředí v České republice i pro další generace (Brožek, 2006).

Jedním z hlavních důvodů, proč jsem si toto téma jako námět ke své diplomové práci vybral, je fakt, že jako pracovník služby kriminální policie a vyšetřování při územním odboru v Ústí nad Labem, Krajského ředitelství Policie ústeckého kraje, jsem garant při evidenci odcizených vozidel v ústeckém regionu, a proto mám přehled o počtu odcizených a vypátraných vozidlech v tomto regionu. Mnoho z těchto rádo by odcizených vozidel jsou vozidla s ukončenou životností - autovraky, kterých se tímto údajným odcizením vlastník chtěl elegantně zbavit, což se mu ve většině případů, bohužel daří. Při tomto jednání není možno prokázat, že se jedná o podvod se snahou zbavit se povinnosti na ekologické zpracování svého autovraku.

1 Cíle práce

Hlavním cílem práce je vypracování metodického pokynu pro Policii ČR ÚO Ústí nad Labem pro případ nalezení autovraků.

Dalšími cíli jsou:

- Celková analýza nakládání s autovraky v regionu Ústí nad Labem.
- Zpracování vývoje množství autovraků od roku 2000 do konce 2010.
- Vytipování problému a návrh na možné řešení těchto problému
- Navržení zpracovatelské kapacity autovraků v regionu

Pro splnění cílů budou využity přístupy k datům z příslušných evidencí a vlastní zkušenosti, včetně konzultací a informací z Magistrátu města Ústí nad Labem

Přínosem práce je urychlení postupu pro zjištění totožnosti majitel odstaveného autovraku a přehledná analýza stavu s návrhem řešení problematiky autovraků jako podklad pro další rozhodování.

2 Literární rešerše

2.1 Základní pojmy

Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus – dle zákona č. 361/2000 Sb.

Silniční vozidlo je motorové i nemotorové vozidlo, vyrobené za účelem přepravy osob, zvířat a věcí na pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb.

Autovrak je každé motorové vozidlo, které je úplné či neúplné, které bylo určené k provozu na pozemních komunikacích k přepravě osob, zvířat či věcí a stalo se odpadem – zákon č. 185/2001 Sb.

Vybraným autovrakem je vozidlo úplné či neúplné, vymezené zvláštním právním předpisem – zákon č. 56/2001 Sb., jako vozidlo kategorie M1 nebo N1 či tříkolové motorové vozidlo s výjimkou motorové tříkolky, které se stalo odpadem - zákon č. 185/2001 Sb.

Podstatná část autovraku je karoserie autovraku s identifikačním číslem včetně dveří, blatníků a kapot. Karoserie taktéž obsahuje hnací a převodový mechanismus s příslušenstvím nápravy s koly, motor vybavený identifikačním číslem, pokud je uvedeno. Elektroinstalace včetně ovládacích a bezpečnostních prvků, řídicí jednotky a další přístroje, taktéž katalyzátor, pokud byl namontován výrobcem. – zákon č. 185/2001 Sb.

Vrak je i silniční vozidlo, které je trvale technicky nezpůsobilé k provozu a není opatřeno registrační značkou nebo, které je zjevně trvale technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

Zpracovatel autovraku je právnická či fyzická osoba, která je oprávněna k provádění jedné či více operací zpracování tohoto autovraku na základě souhlasu uděleného rozhodnutím příslušného krajského úřadu – zákon č. 185/2001 Sb.

Zpracování jsou operace prováděné po převzetí autovraku za účelem odstranění nebezpečných složek, a to formou demontáží, rozřezání, drcení (šředování), což je příprava na odstranění nebo využití získaného odpadu z tohoto autovraku a jeho částí – zákon č. 185/2001 Sb.

Výrobce je konečný výrobce vozidla, který jej uvedl v České republice na trh, popřípadě jeho právní zástupce – zákon č. 185/2001 Sb.

Akreditovaný zástupce je právnická osoba, která má sídlo na území České republiky, nebo fyzická osoba, která má trvalý pobyt na území České republiky a je registrován

Ministerstvem dopravy jako zástupce zahraničního výrobce na základě písemného pověření. Tento akreditovaný zástupce dováží vozidla zahraničního výrobce do České republiky a vystavuje pro tyto vozidla technický průkaz či technické osvědčení vozidla – zákon č. 56/2001 Sb.

Stará zátěž – jedná se o vybrané autovraky nebo jejich části, které je nutno odstranit za pomoci státní podpory za předpokladu, že není možné identifikovat posledního vlastníka tohoto vozidla. Či není výrobce a akreditovaný zástupce, popř. právní zástupce, který by vybraný autovrak odebral a tento vrak poškozují nebo ohrožují životní prostředí a narušuje estetický vzhled obce, přírody či krajiny – směrnice Ministerstva životního prostředí ČR zákon č. 13/2006 Sb., příloha VI.

Provozovatel silničního vozidla uvedeného v registru silničních vozidel je fyzická osoba s trvalým pobytem v České republice či s povolením pobytu v České republice, případně právnická osoba se sídlem v České republice, kdy tato osoba svým jménem provozuje silniční vozidlo a je současně vlastníkem silničního vozidla či je oprávněna k provozování tohoto vozidla od vlastníka – zákon č. 56/2001 Sb. Vlastník vozidla nebo jiná fyzická či právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem – zákon č. 361/2000 Sb.

Identifikační číslo vozidla VIN (Vehicle Identification Number) – jednoznačný mezinárodně uznávaný identifikátor motorového vozidla, který je uveden zpravidla na karoserii vozidla a dále na výrobním štítku trvale připevněném na karosérii vozidla. Číslo VIN se skládá ze 17 znaků kombinací čísel a písmen, uspořádaných ve standartizovaném mezinárodně uznávaném tvaru. Tímto VIN jsou opatřena všechna vozidla vyrobená po roce 1981 na celém světě – zákon č. 56/2001 Sb.

Registrační značka vozidla RZV je označení motorového vozidla za pomoci písmen a čísel, které je registrováno v příslušném registru motorových vozidel daného státu – zákon č. 56/2001 Sb.

ISPATRMV – online informační systém pátrání po motorových vozidlech, kde je uvedena databáze odcizených motorových vozidel na území České republiky, po kterých bylo vyhlášeno celostátní pátrání v České republice – Ministerstvo vnitra, vnitřní databáze.

MA ISOH – modul autovraky informačního systému odpadového hospodářství – on line informační systém pro evidenci a sledování toku vybraných autovraků. Účelem informačního systému je zajistit provázanost údajů o převzatém vybraném autovraku s údaji o odpadech, které vznikly při nakládání s vybranými autovraky – vyhláška č. 352/2008 Sb.

Kategorie vozidel – skupina vozidel, které mají stejné technické podmínky stanovené právním předpisem dle zákona č. 56/2001 Sb., kdy rozdělení vozidel do jednotlivých kategorií je uvedeno v příloze tohoto zákona.

Pozemní komunikace je dopravní cesta k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace jsou dále rozděleny na jednotlivé kategorie – dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. – zákon č. 13/97 Sb.

2.1.1 Autovrak, jako odpad a surovina pro další využití

Osobní automobil se pro svého majitele stane odpadem v momentě, kdy jej tento majitel přestane užívat, a protože se stane nepotřebným, vozidlo stárne a po určitém čase se z něj stává autovrak a tím i odpad. Majitel, který se chce tohoto autovraku zbavit by měl postupovat v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a předat jej zpracovateli těchto autovraků ke zpracování a následnému opětovnému využití surovin, které jsou z autovraku získány. Zejména se jedná o kovové části, které mají rychlé uplatnění například při výrobě nových vozidel.

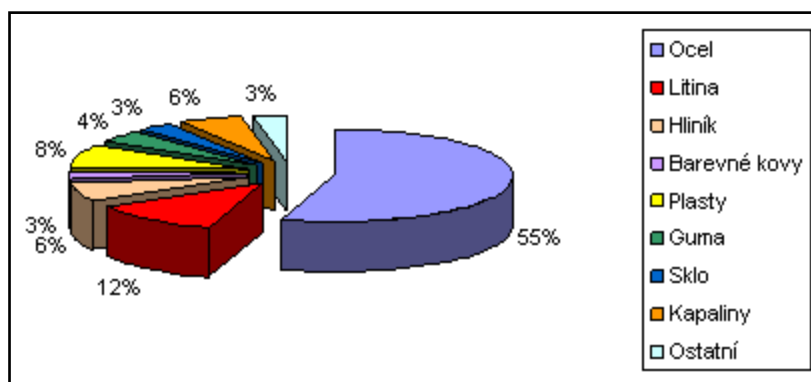
Při odstraňování vozidel s ukončenou životností - autovraků je od 80. let 20. století zaveden jednotný postup pro získávání kovů, kdy se užívala forma drcení. Toto však nerespektovalo nebezpečné látky, které se v autovraku nacházely, proto je v současné době prováděna demontáž, aby byly získávány jednotlivé složky, které lze dále zpracovat. V autovracích jsou různé materiály, které je možno dále využít, a to vytríděním a dalším následným zpracováním použít jako vstupní druhotnou surovinu pro další výrobu (Brožek, 2006).

Vozidlo s ukončenou životností - Autovrak obsahuje 75% kovů – železných kovů, ocel, litina a neželezných, hliník, měď, cín, olovo, drahé kovy a jiné. Dále 25% nekovových částí, což jsou plasty, pryž, sklo, textil, dřevo, keramika, provozní kapaliny, kompozity, nátěry, a jiné (graf č. 1). Průměrná hmotnost autovraku se pohybuje kolem jedné tuny, kdy největším zastoupením zde je ocel spolu s litinou, barevnými kovy a plasty. Současný trend automobilového průmyslu je orientován na vývoj a využití nových kompozitních či odlehčených materiálů a zvyšování podílu plastů, což celkově zvyšuje náklady na pozdější recyklaci těchto výrobků. Vývoj automobilů jistě přinese i jiné materiály, jako jsou nekorodující oceli, které budou postupně nahrazovat současné kovové části vozidel. Problémem těchto technologií stále zůstává výrobní cena těchto materiálů (Brožek a kol, 2003).

S platností novelizovaného zákona o odpadech bylo výrobcům zakázáno používat nebezpečné látky, a to nejen olovo, rtuť, kadmium a šestimocný chrom, ale také materiály, které umožňují uložit jen 15% materiálu z každého autovraku, kdy se jedná o materiály, které nejsou využitelné recyklací nebo jiným způsobem. Proto je v současnosti každý automobil vyroben z 85% z materiálu, který lze nějakým způsobem dále využít. Zbylých 15% materiálu již není příliš využitelných – jedná se o kůži, papír, keramiku a jiné materiály, kdy tyto materiály následně končí na skládkách nebo ve spalovnách (Apetaur, 2002).

Jedna z nejdůležitějších částí recyklace a nakládání s odpadem je část, která obsahuje nebezpečné látky ve formě provozních kapalin (pohonné hmoty, mazací tuky, oleje, chladící a brzdové kapaliny, náplně do ostříkovačů a klimatizací). S těmito provozními kapalinami je

nutno nakládat tak, aby nedocházelo k nežádoucímu zatížení životního prostředí. Toto se týká také akumulátorů, katalyzátorů, nacházejících se v autovracích. Na autovrak musíme nahlížet jako na odpad kategorie N10, který musí provozovatel zařízení ke sběru autovraků zařadit podle katalogového čísla 160104 a po odstranění všech nebezpečných látek a vyloučených nebezpečných vlastností může tento autovrak předat dalšímu zpracovateli autovraku pod katalogovým číslem 160106.



Graf č. 1 – Materiálové složení provozovaných vozidel (Lešinský, 1999)

2.1.2 Právní předpisy k autovrakům v ČR

Prvním zákonem na úseku odpadového hospodářství zákon č. 238/1991 Sb. o odpadech, který byl následně pozměněn zákonem č. 125 z roku 1997 Sb. zákona o odpadech.

V současnosti je v ČR platný zákon o odpadech č. 185/2001 Sb., který je účinný 1. 1. 2002. Tento zákon byl častokrát novelizován v souvislosti s vývojem legislativy EU. Harmonizace legislativy upravující nakládání s autovraky s požadavky EU byla provedena tzv. euronovelou (novela zákona o odpadech č.154/2010 Sb.). Sdělení odboru odpadů MŽP o výkladu k § 37a zákona č. 185/2001 Sb., ve znění zákona č.154/2010 Sb.

Z prováděcích vyhlášek k zákonu o odpadech se autogramů týká zejména je vyhláška č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s autovraky a vyhláška č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění,

S autovraky souvisí i zákon č. 56/2001 Sb. O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů spolu se zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Autovraky jsou zahrnuty i v oblasti Trestního a Přestupkového práva v ČR. Trestné činy v oblasti životního prostředí jsou uvedeny v HLAVĚ III, Trestního zákoníku č. 40 / 2009 Sb. s účinností od 1.1.2010. Jedná se o § 293 Trestního zákoníku – Poškození a ohrožení životního prostředí, § 294 Trestního zákoníku- Poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti, § 298 Trestního zákoníku – Neoprávněné nakládání s odpady.

Je třeba se zde zmínit i o zániku trestností, který je uveden v tomto trestním zákoníku, a sice jedná se o § 33 Trestního Zákoníku - Účinná lítost, kdy trestná činnost zaniká, pokud pachatel dobrovolně zamezil a napravil škodlivý následek anebo učinil oznámení u příslušných orgánů v době, kdy bylo možno ještě zabránit škodlivému následku. V trestním zákoníku jsou sazby za shora uvedené trestné činy až do výše 8 let odnětí svobody. V případě Přestupkového práva je zde tato činnost řešena v přestupcích na úseku ochrany životního prostředí § 45 a v § 47 v přestupcích proti veřejnému pořádku. Za tyto přestupky lze uložit sankci ve formě pokuty až do výše 20000,-Kč. Ze zákona o odpadech v § 66- 69 vyplývá celá řada sankcí a opatření k nápravě.

V současné době probíhá příprava nové právní úpravy v oblasti odpadového hospodářství, ve které bude nový zákon o odpadech, a zcela nový zákon o výrobcích s ukončenou životností. Příprava probíhá v souladu s přijatými Rozšířenými tézemi odpadového hospodářství v ČR MŽP. Kapitola týkající se přímo autogramů je v příloze č. 1.

2.1.3 Vybrané právní normy Evropské unie

Právní úprava české republiky vychází z evropské legislativy, konkrétně ze směrnice i Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES, o vozidlech s ukončenou životností. V této směrnici je snaha ujednotit celkový postup zpracování vozidel s ukončenou životností - autovraků takovým způsobem, který je šetrný k životnímu prostředí.

Podle této směrnice by měla být stanovena vhodná opatření pro zajištění toho, aby vozidla schváleného typu, která patří do kategorie M1 a do kategorie N1, směla být uváděna na trh pouze tehdy, pokud jsou opětně použitelná nebo recyklovatelná nejméně v rozsahu 85 %

hmotnosti vozidla a opětně použitelná nebo využitelná nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla. Opětná použitelnost součástí a recyklovatelnost a využitelnost materiálů představují podstatnou část strategie Společenství v oblasti nakládání s odpady. Je proto třeba od výrobců vozidel a jejich dodavatelů vyžadovat, aby zohlednili tato hlediska již v počátečních fázích vývoje nových vozidel a usnadnili tak zpracování vozidel po dosažení konce jejich životnosti.

Z tohoto vychází i další SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS.

Dále pak rozhodnutí komise 2001/119/ES, kterým se mění rozhodnutí 2000/532/ES a nahrazuje rozhodnutí 94/3/ES, kterým se zavádí seznam odpadů podle článku 1 písm. a) směrnice rady 75/442/EHS o odpadech.

Rozhodnutí rady 94/904/ES, kterým se zavádí seznam nebezpečných odpadů podle článku č. 1 odst. 4 směrnice rady 91/689/EHS o nebezpečných odpadech z 22. 1. 2001.

Rozhodnutí komise 2001/753/ES pro zprávy členských států k provádění směrnice Evropského parlamentu a rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností.

Rozhodnutí komise 2002/204/ES o systému odstranění autovraků v Holandsku.

Rozhodnutí komise 2002/151/ES o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla, vydaného v souladu s článkem 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a rady 2000/53/ES,

Rozhodnutí komise 2003/138/ES, stanovující normy pro označování součástí a materiálů pro vozidla v souladu se směrnicí 2000/53/ES,

Rozhodnutí komise 2005/293/ES stanovující prováděcí pravidla kontrolování opětovného použití recyklace a cílů opětovného použití, recyklace vozidel s ukončenou životností, stanovenou ve směrnici 2000/53/ES,

Rozhodnutí komise 2002/525/ES, kterým byla změněna příloha č. 2 směrnice 2000/53/ES,

Rozhodnutí komise 2005/438/ES o opětovné změně přílohy č. 2 této směrnice 2000/53/ES, poslední rozhodnutí rady 2005/673/ES o další změně přílohy č. 2 směrnice 2000/53/ES. (EUR-Lex, 2011)

2.2 Nakládání s autovraky

Jednotlivé způsoby nakládání s autovraky jsou uvedeny v § 36 a 37 písm. e) zákona č. 185/2001 Sb. Další právní normou je vyhláška č. 352/2008 Sb. o podrobnostech nakládání s autovraky. V katalogu odpadů, uvedeném v příloze č. 1 vyhlášky č. 381/2001 Sb., je uveden postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů jsou věnovány autovrakům katalogová čísla začínající číslem 1601 – vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby. Autovraky jako takové a některé jejich součásti jsou uvedeny v kategorii nebezpečných odpadů. Nebezpečné odpady jsou v katalogu odpadů označeny u katalogového čísla znakem hvězdička.

Průměrný věk vozidel v České republice je v současnosti 13.7 roku, což je o třetinu více, než v západních státech Evropské unie. Vozidla s věkovou hranicí od 10 let výše zabírají 60 % ve vozovém parku osobních automobilů všech registrovaných vozidel v České republice. Díky zavedení tzv. šrotového v sousedním Německu a Slovensku nedošlo k přepokládanému nárůstu věku registrovaných vozidel v České republice, avšak nedošlo ani k omlazení průměrného věku osobního vozidla v České republice (SAP, 2011).

2.2.1 Nelegální nakládání s autovraky

S určitými autovraky či jejich částmi jsou z důvodu poptávky po nich pro jinou činnost než ekologickou likvidaci prováděny obchody, kdy tyto autovraky končí ve většině případů jako části ve výkupnách kovového odpadu, nebo díly u neregistrovaných vozidel či jako díly na přestavbu registrovaných vozidel. Díly se nachází také jako hlavní část odcizených vozů. V České republice není nutno dokládat předání autovraků zpracovateli kvůli vyřazení z registru. Stačí, aby vlastník prohlásil, že si toto vozidlo ponechá na svém pozemku a sám si jej zlikviduje, aby bylo vyřazeno z registru, a vlastník pak si s tímto vozidlem nakládá dle svého záměru, který vždy nemusí být dle platných právních předpisů České republiky.

Řada vozidel je v České republice stále registrována jako vozidlo dočasně vyřazené z provozu, kdy se jedná o tzv. umístění do depozita registračních značek tohoto vozidla, což je v současné době omezeno v maximální délce 12 měsíců s možností prodloužení o dalších 6 měsíců. Toto nařízení platí od 1. 7. 2006. Předtím však tato vozidla mohla být umístěna do depozita neomezeně a tudíž došlo k velkému nárůstu těchto vozidel, která nebyla řádně ekologicky likvidována podle zákona č. 185/2001 Sb. Tyto vozidla poté našly další využití ve formě náhradních dílů a velká část putoval jako kovový odpad do sběrných dvorů surovinách jako železný šrot (Volejník, 2008)

2.2.2 Nakládání s autovraky v okolních státech

Snahou okolních států a zejména pak u západních sousedů, Německa a Rakouska bylo při nakládání s odpady myšleno zejména na recyklační technologie s úmyslem co největší recyklace autovraků a zároveň minimalizování případných škod na životním prostředí. Proto jejich legislativa se zaměřila na důsledné plnění ekologické likvidace vozidel, která ukončila svou životnost (Hřebíček, 2009).

I zde se však vzhledem k tomu, že v posledních 10 letech dochází k prudkému exportu vozidel do Asie, nastává nedostatek materiálu k recyklaci autovraků, což mělo omezit zavedení šrotovného v obou zemích, což se podařilo pouze částečně, neboť i zde docházelo k tzv. ekologické likvidaci těchto vozidel, avšak vozidla končila mimo území Evropy, zejména pak v Africe a v Asii. K roku 2010 bylo na světě zhruba 950 miliónů provozovaných vozidel. Ročně na světě přibývá na přibližně 20 miliónů vozidel (Schleinkofer, 2008).

Komise evropských společenství v roce 2009 zajistila, aby všechny členské státy si vzájemně uznávaly osvědčení o odstranění udělená v jiných státech. Dále je zde uvedeno, že zpracování vozidel s ukončenou životností zatěžuje více členské státy, než do kterých vozidla byla dovezena a ve kterých končí použitelnost těchto vozidel oproti státům, kde byla vozidla uvedena na trh. Z toho vyplývá, že východní státy Evropské unie, zejména pak Polsko, Rumunsko, Česká republika a Litva jsou koncovými odběrateli těchto vozidel před ukončením jejich životnosti. S tím souvisí i určitá nedokonalost legislativy v těchto státech (Komise evropských společenství, 2009-2010, (EEA, 2011).

2.2.3 Nakládání s autovraky na Slovensku

Slovensko stejně jako ostatní státy Evropské unie dodržují směrnici Evropského parlamentu a rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností a problematika autovraků je stejně jako u nás v působnosti Ministerstva životního prostředí Slovenské republiky, kde je uvedeno v zákonech o odpadech, číslo zákona 223/2001 Z.z. Na podporu ekologické likvidace je na Slovensku od roku 2002 odváděn příspěvek do recyklačního fondu. V současnosti je příspěvek určen ve výši cca 67 euro na jedno vozidlo. Tato cena je uvedena jako část prodejní ceny nového vozidla, kdy se jedná o tzv. skrytou ekologickou daň. Slovenský recyklační fond poskytl cca 89 miliónů SK sdružení automobilového průmyslu Slovenské republiky na realizaci informačního a koordinačního systému eZAP, který má jednotnou evidenci vozidel od jejich vyřazení z evidence na policii až po jejich zpracování. Systém eZAP má za následek uzavřený okruh mezi prodejci, policejním sborem Slovenské republiky,

Ministerstvem životního prostředí, autorizačními zpracovateli a recyklačním fondem Slovenské republiky. Na Slovensku v současnosti je přes 30 autorizačních zařízení na zpracování autovraků, kdy tito zpracovatelé byli zavedením šrotovného v roce 2009 značně ovlivněni nárůstem příjmů autovraků, neboť bylo odevzdáno asi 44 tisíc vozidel starších 10 let jen za rok 2009 (ETC Consulting Group, 2006, Chmielewska, 2008).

Dále je zde stanoveno v § 51 odst. 4, že části vybraných autovraků určené pro další využití, nejsou odpadem a ve vyhlášce č. 125/2204 Z.z., která stanovuje podrobnosti o zpracovávání starých vozidel, některé požadavky na výrobu vozidel je v § 12 odst. 2 uvedeno, že při opětovném použití těchto vybraných částí autovraků se tyto části použijí jako náhradní díly, pohonné hmoty a náplně do chladicích systémů. Slovensko na svou velikost v současnosti dostatečně zajišťuje množstvím zpracovatelů zpracování autovraků na celém svém území. Mezi hlavními zpracovateli bych zmínil ZSNP Recykling a Kovod Recykling.(Puchovský, 2009)

Ohledně nelegálního nakládání s vozidly s ukončenou životností - autovraky na Slovensku se zde objevují obdobné problémy jako v České republice, kdy se tato vozidla vykupují za vyšší cenu, než poskytují samotní zpracovatelé a to formou autovrakovišť. Tato autovrakoviště vystavují potvrzení o převzetí vozidel, kdy na základě těchto potvrzení dopravní inspektorát Slovenské republiky vozidlo odhlásí z evidence, ačkoliv by toto být nemělo. Další problémy zde nastávají s autovraky v délce dočasného vyřazení vozidla z evidence, které je oproti České republice velmi benevolentní, protože maximální délka je zde určena na 30 let, což má za následek obchodování s těmito autovraky. (Sooš,2008)

2.2.4 Nakládání s vozidly s ukončenou životností - autovraky v Polsku

Polsko stejně jako Slovensko a Česká republika se řídí směrnicí Evropského parlamentu a rady 2000/53/ES a také zde je tato působnost svěřena Ministerstvu životního prostředí, dále je zde zákon o recyklaci vozidel s ukončenou životností, který v České republice chybí a který obsahuje obdobná ustanovení jako v zákoně o odpadech České republiky v části autovraky. Článek 11 tohoto zákona ukládá povinnost výrobců, prodejců a akreditovaných dovozců vozidel uvádějících na trh více jak 1000 vozidel za rok zajistit místa určená pro sběr autovraků nebo zařízení pro sběr a demontáž autovraků v takové prostorové síti, která zajistí poslednímu vlastníkovi vozidla možnost toto odevzdat k recyklaci do příslušného zařízení do vzdálenosti menší než 50 km od jeho trvalého bydliště. Tuto síť mohou zajistit na základě dohody s provozovateli demontážní zařízení.

V Polsku je dále povinnost, a to již při prodeji vozidla, že musí prodávající připojit i osvědčení o plnění povinnosti zajištění sběrné sítě, kde je uvedeno, jaký je nejbližší provozovatel demontážního zařízení v okolí místa sídla prodejce. Prodejce, který uvádí na trh méně než 1000 vozidel za rok, musí uhradit za každé prodané vozidlo poplatek ve výši 500 zlotých na účet Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Tyto peníze jsou dále užívány k financování legálně fungujících demontážních zařízení pro autovraky. V Polsku je poslední majitel vozidla povinen v termínu do 30 dní od obdržení potvrzení o přijetí autovraku k demontáži požádat o odhlášení vozidla z registru motorových vozidel v místě příslušném úřadu. Při nekompletním autovraku vystavuje zpracovatel tohoto potvrzení zprávu o nekompletnosti přijatého autovraku a může požadovat od posledního vlastníka poplatek až do výše 10 zlotých za 1 kg chybějící váhy z autovraku. Toto se nevztahuje na předávání autovraku od hasičů a policie. Zařízení pro demontáž autovraků poté zneplatní veškeré doklady k tomuto autovraku i jeho registrační značky a vydává potvrzení o demontáži vlastníkovému autovraku a místně příslušnému registru motorových vozidel. V Polsku je v současnosti v provozu přibližně 94 zařízení ke sběru autovraků a zhruba 476 zařízení k demontáži autovraků (Recyclingportal.eu,2011).

2.2.5 Nakládání s autovraky v SRN

Ve Spolkové republice Německo je stejně jako v ostatních zemích tato problematika přidělena Ministerstvu životního prostředí, ochrany přírody a bezpečnosti reaktorů, v Německu je registrováno přibližně 47 miliónů osobních automobilů, kdy je vyřazováno ročně přibližně 3,2 až 3,3 miliónů aut a z toho 400 až 500 tisíc vozidel se různým způsobem vrací do provozu (Hřebíček, 2009).

Nejčastější způsob návratu do provozu je zde formou prodeje do sousedních států, kde se v drtivé míře jedná o východní Evropu. V oblasti odpadů a problematice vozidel s ukončenou životností - autovraků se v Německu věnuje nařízení o odstraňování starých vozidel, vedeno v Spolkovém věstníku I str. 2214 a str. 2194, který byl naposledy změněn článkem 3, ze dne 20. prosince 2010., Majitel dle tohoto předpisu může vracet vozidlo s ukončenou životností přímo výrobci nebo dovozci, a to zcela bez poplatků. Majitel však má povinnost vybraný autovrak předat autorizovanému sběrnému místu či autorizovanému místu zpětného odběru, nebo musí tento vrak odevzdat přímo do autorizované demontážní firmy. Vybraný autovrak musí provozovatel těchto míst předat opět přímo autorizované demontážní firmě a sám nesmí nijak autovrak zpracovat, ani jej nesmí nijak demontovat a cokoliv z něj odčerpávat. V sousedním německu je nutno i zbytky karoserií zde musí předat autorizované firmě ke šředrování (ETC Consulting Group, 2006).

Od roku 2006 musí všechna zařízení po rozpracování autovraků zajistit opětovné využití demontovaných částí autovraků v minimální míře 85 %, čímž je Německo na předních místech v recyklaci autovraků (Hřebíček, 2009)

Mezi hlavními recyklátory autovraků je možné v Německu považovat společnosti Volkswagen AG a SiCon GmbH, kteří spolupracují v tomto odvětví. Tyto dvě zavedly třídění tzv. granulátů na základě fyzikálních parametrů a následného zpracování jednotlivých částí. K dalšímu použití bylo zjištěno, že se jim podařilo snížit skleníkové plyny o 30 % oproti jinému postupu při nakládání s autovraky (Goldmann, 2006).

Ve Spolkové republice Německo je dále vyžadováno velké množství informací k vozidlům s ukončenou životností, což má za následek, že veškerá zařízení, která se tímto zabývají, mají velmi přesné údaje o počtech autovraků, které jsou poskytovány do databáze GESA – Gemeinsame Stelle Altfahrzeuge, která je jednotná pro celé Německo. V této databázi, která je online, je zaregistrováno zhruba 1.350 zařízení pro autovraky (Wötzel, Koss, 2006; GESA, 2011).

Současné stáří vozidel se v Německu pohybuje mezi 8 až 9 lety. Dalším problémem spojeným s touto problematikou je zde vývoz starých vozidel jako takových včetně vozidel s ukončenou životností – autovraků do zahraničí. Kdy tento vývoz je směřován v nejčastější pro trh východní Evropy a Africký kontinent. Tato vozidla představují zhruba 10 % vyvážených vozidel v Německu ročně do zahraničí, což znamená ztrátu surovin ročně ve výši zhruba 6,2 tun platinových kovů ročně, 1,3 mil. oceli a 180 tisíc tun hliníku a 110 tisíc tun neželezných kovů, což díky stoupající poptávce ze strany Asie pomalu a neustále roste (Kuhn, 2008, Buchert a kol., 2007).

2.2.6 Nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraky v Rakousku

Problematika autovraků v Rakousku je zde uvedena v zákoně o odpadovém hospodářství, kde je na toto téma vymezena vyhláška o prevenci odpadů sběru a nakládání s vybranými autovraky – BGI II Nr. 407/2002, Verordnung des Bundesministers für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen (Altfahrzeugeverordnung), která byla novelizována ve vyhláškách č. BGBl. II Nr. 168/2005 a následně č. BGBl II Nr. 184/2006 na základě požadavku směrnice Evropského parlamentu a rady 2000/53/ES. Tato legislativa je v podstatě totožná s legislativou v České republice. Autovrak je zde definován jako vozidlo, které platí jako odpad, mimo veteránů. Sběrná místa jsou místa zřízená výrobcem, dovozcem, nebo systémem sběru a využití (Hřebíček, 2009).

Celá problematika je v působnosti Ministerstva zemědělství, lesnictví, životního prostředí a vodního hospodářství. V Rakousku mají přibližně 3 tisíce různých zařízení pro ekologické odstranění vozidel, kdy aktivní je však asi 500, z nichž bývá každoročně zpracováno kolem 200 tisíc autovraků. Od poloviny roku 2007 je bezplatné předání autovraků pro všechna vozidla. Majitel autovraku však musí v případě chybějící podstatné části na autovraku, tj. motor, katalyzátor a karoserie, či část karoserie, zaplatit správní poplatek a tento poplatek musí zaplatit i v případě, že autovrak – vozidlo je pojízdné. Částky poplatků dosahují až do výše několika set eur.

V Rakousku je v současnosti registrováno 260 zařízení, které se specializují na zpracování a sběr autovraků, z toho 6 je zde drtících zařízení a i zde funguje elektronický informační systém, tzv. Elektronischen Register für Anlagen und Personenstammdaten (ETC Consulting Group, 2006, Öcar, 2010).

2.3 Povinnosti spojené s nakládáním s autovraky

Povinnostmi při nakládání s vozidly s ukončenou životností - autovraky se zabývá zákon č. 185/2001 Sb., do kterého byly vloženy povinnosti plynoucí ze směrnice Evropského parlamentu a rady č. 2000/53/ES, o vozidlech s ukončenou životností zákonem č. 188/2004 Sb., jímž byl zákon o odpadech novelizován. Vyhláška č. 352/2008 Sb. o podrobnostech nakládání s autovraky je prováděcím právním předpisem upravující nakládání s autovraky a zohledňuje požadavky provozní praxe, tak i dotčených ministerstev, tj. Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra, Ministerstva dopravy a obchodu.

2.3.1 Povinnosti majitele autovraku

Vozidlo s ukončenou životností - autovrak lze předat pouze osobám, které jsou provozovateli zařízení ke sběru a výkupu, zpracování a využívání nebo odstraňování vozidel s ukončenou životností - autovraků. Každý vlastník je povinen ponechat vozidlo na místě, kde nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí, ani jinak nenaruší estetický vzhled obce, přírody či krajiny. Toto je uvedeno v zákoně č. 185/2001Sb. § 37.

Vlastník vozidla musí na příslušné obci s rozšířenou působností doložit potvrzení o převzetí vraku do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností - autovraků (doklad o ekologické likvidaci vozidla). Což je příloha k žádosti o trvalé vyřazení vozidla z centrálního registru vozidel dle zákona č. 56/2001 Sb. V souvislosti s nabytím účinnosti zákona č. 383/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., bylo upřesněno nakládání s autovraky, kdy je stanovena povinnost žadatele o registraci použitého vybraného vozidla do registru silničních vozidel zaplatit poplatek na podporu sběru zpracování využití a odstranění vybraných vozidel s ukončenou životností - autovraků. Tento poplatek je nutno uhradit při první registraci použitého vybraného vozidla v České republice, a pokud již vozidlo v České republice bylo registrováno, platí se tento poplatek při první přeregistraci. Poplatek byl stanoven podle plnění mezních hodnot emisí ve výfukových plynech v souladu s platnými právními předpisy evropských společenství v částkách:

- 1.) 3.000 Kč v případě splnění mezních hodnot emisí euro 2,
- 2.) 5.000 Kč v případě splnění mezních hodnot emisí euro 1,
- 3.) 10.000 Kč v případě nesplnění mezních hodnot emisí ani eura 1,

U vozidel, která dodržují mezní hodnoty emisí euro 3 a vyšších, jsou zproštěné od tohoto poplatku (Kašpar, 2008, Ministerstvo životního prostředí, 2003)

Recyklační poplatek vyplývá z uvedené novely zákona o odpadech a týká se převážného počtu dovezených automobilů do České republiky za posledních 20 let (Geussová, 2009).

2.3.2 Povinnosti výrobců a dovozců vozidel

Jedná se o povinnosti, které se týkají výrobců vozidel, tak i akreditovaných zahraničních zástupců výrobců vozidel. Jsou od 1. ledna 2002 povinni zajistit na své náklady, sběr, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků pro nová vozidla uvedená na trh v České republice od 1. července 2002. Od 1. 1. 2007 se tato povinnost vztahuje i na nová vybraná vozidla uvedená na trh v České republice před 1. červencem 2002. Výrobci i akreditovaní zástupci jsou u nových vozidel uvedených na český trh povinni do 6 měsíců poskytnout zpracovatelům autovraků všechny informace ke správnému a ekologicky šetrnému zpracování svých výrobků. Tyto informace jsou poskytovány písemnou či elektronickou podobou. Výrobci a akreditovaní zástupci taktéž musí plnit recyklační kvóty, které jsou uvedeny v zákoně č. 185/2001 Sb., § 37/7 písm. b), a to od 1. 1. 2006, kdy vybrané autovraky budou opětovně použity a následně využity minimálně v 85% průměrné hmotnosti všech vybraných vozidel převzatých za daný kalendářní rok a opětovně materiálově použity, případně využity v minimálně 80% průměrné hmotnosti všech vybraných vozidel v daném kalendářním roce, s výjimkou vybraných vozidel vyrobených před 1. 1. 1980, kdy jsou tyto normy stanoveny na 75% při opětovném využití a použití a na materiálové využití v minimální míře 70%. Od 1. 1. 2015 budou vybrané autovraky muset být opětovně použity a využity minimálně v 95% průměrné hmotnosti všech vybraných vozidel za daný kalendářní rok a jejich opětovné materiálové použití musí být minimálně 80% průměrné hmotnosti všech vybraných vozidel převzatých za daný kalendářní rok. Stanovené kvóty jsou nastaveny dle směrnic evropského parlamentu a rady 2000/53/ES (Environment, 2007).

Výrobci i akreditovaní dovozci musí mít uzavřenou smlouvu s odběrateli oprávněnými k zpracování vybraných autovraků, pokud jimi sami nejsou. Výrobci i akreditovaní dovozci jsou taktéž povinni zpracovávat roční zprávu výrobce a akreditovaného zástupce vybraných vozidel o dosažení cílů stanovených v zákoně č. 185/2001 Sb. v § 37 odst. 7 písm. b) a v příloze č. 5 ve vyhlášce č. 352/2008 Sb., a to v rozsahu stanoveném prováděcím právním předpisem. Zpráva je každoročně zasílána v elektronické podobě na Ministerstvo životního prostředí ČR k 31. 3. následujícího roku.

Tento zákon dále v § 37 písm.e), uvádí povinnost pro akreditované dovozci a individuální dovozce, kteří jsou povinni zaplatit poplatek ve výši 5.000 Kč na podporu sběru zpracování využití a odstranění vybraných autovraků, a to za každé dovezené použité vozidlo, pokud není zřejmé, že toto dovezené vozidlo splňuje technické podmínky pro emisní limity výfukových plynů, které jsou v souladu s platnými právními předpisy Evropského společenství vyžadovány pro výrobu stejné kategorie nového vozidla, na základě čehož je od povinnosti zaplacení tohoto poplatku osvobozen. Tento poplatek je výhradně určen pro následné nakládání s vybranými autovraky. Poplatek je zasílán na zvláštní účet státní fondu životního prostředí České republiky. Výrobci jednotlivých součástí pro vozidla jsou povinni poskytovat zpracovatelům příslušné informace pro demontáž, skladování a zkoušky součástí, které lze opětovně použít (Věstník MŽP č. 7/2010).

2.3.3 Povinnosti obcí

V případě, že vlastník nenaloží s vozidlem s ukončenou životností - autovrakem dle zákona, musí místně příslušný obecní úřad takovéto opuštěné vozidlo (autovrak) přemístit na vybrané parkoviště a to po uplynutí doby 2 měsíců, kdy se o této věci dozvěděl. Tato povinnost se vztahuje na celé katastrální území obce. Informace o umístění vozidla na vybrané parkoviště zveřejňuje obecní úřad na úřední desce a písemně vyrozumívá vlastníka tohoto vozidla, pokud je možno jej nalézt. Pokud zjištěný vlastník nepřevzme vozidlo po uplynutí lhůty 2 měsíců, popřípadě není zjištěn vlastník, je toto vozidlo považováno za autovrak a obec s ním musí nakládat dle zákona o odpadech, jak je uvedeno v § 37 odst. 1 tohoto zákona. Z toho vyplývá, že obec předává autovrak do zařízení k nakládání s autovraky, kde dostává potvrzení o převzetí autovraku, které je stejné, jako by ho obdržel fyzický vlastník vozidla. Náklady spojené s tímto postupem je povinen obci hradit poslední zjištěný vlastník, který je uveden v registru motorových vozidel, avšak v případě, že vlastník není znám, hradí tyto náklady obec. Pokud nelze zjistit majitele autovraku, musí tento autovrak odstranit vlastník komunikace (Šimíček, 2008).

2.3.4 Povinnosti provozovatelů zařízení k odběru autovraků

Provozovatel těchto zařízení musí být držitelem souhlasu k provozování zařízení podle § 14 zákona o odpadech, který udělil rozhodnutím příslušný krajský úřad a musí mít stanovený příslušný provozní řád zařízení. Dále je povinen do dvou měsíců od zahájení nebo ukončení provozu zaslat hlášení – shromažďovací místa nebezpečných odpadů a sběrová místa a sklady odpadů podle přílohy č. 24 k vyhlášce č. 383/2001 Sb. příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa provozovny.

Provozovatel těchto zařízení je také dle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. povinen převzít veškerá vozidla s ukončenou životností - autovraky či jejich části, a to zcela bezúplatně z vozidel, uvedených na trh v České republice po 1. 7. 2002, pokud obsahují nutné části vozidla. Za nutné části vozidla považujeme hnací a převodové agregáty, karoserie, katalyzátor dle homologace vozidla a nárazníky. Vozidlo nemá obsahovat části neschválené výrobcem. U vybraných autovraků z vozidel uvedených na český trh před 1. 7. 2002 ukládá zákon povinnost provozovateli převzít autovrak bezúplatně až ke dni 1. 1. 2007. Provozovatel zařízení ke sběru autovraků je povinen při převzetí autovraku bezplatně vystavit potvrzení o jeho převzetí. Provozovatel těchto zařízení má dále za povinnost skladovat autovraky dle vyhlášky 352/2008 a zajistit předání autovraku k následnému zpracování, pokud jím sám není. Je povinen také být napojen na informační systém sledování toku vybraných autovraků a musí vést evidenci, kterou odesílá k 15.2 následujícího roku ve formě hlášení o sběru a zpracování autovraků, jejich částí, o produkci a nakládání s odpady za rok, uvedeno v příloze č. 4, vyhláška č. 352/2008. Evidence materiálů a jednotlivých částí k opětovnému použití je zde vedena samostatně a tato evidence je k dispozici k případné kontrole ze strany pověřených orgánů (Bez vraků o.s., 2011).

2.3.5 Povinnosti zpracovatelů autovraků

Zpracovatelem je v tomto případě fyzická či právnická osoba, která je oprávněna k podnikání a provádí jednu či více operací na převzatém autovraku za účelem odstranění nebezpečných složek autovraků, demontáž, rozřezání, drcení (šředrování), příprava nebo odstranění či využití odpadu z drcení a provádění dalších operací, potřebných k využití či odstranění autovraku a jeho části na základě souhlasu k provozování zařízení k využívání, odstranění, sběru nebo výkupu odpadů podle § 14 odst. 1 zákona o odpadech. Provozovatel je povinen do dvou měsíců od zahájení či ukončení provozu zařízení zaslat hlášení – zařízení na využívání odstranění odpadů dle přílohy č. 22 k vyhlášce č. 383/2001 příslušnému obecnímu úřadu s rozšířenou působností.

Zpracovatel dále musí mít k dispozici prostory, které zajistí, aby nedošlo k ohrožení či znečištění životního prostředí přírody a krajiny či podzemních a povrchových vod. Zpracovatel je dále povinen před zahájením zpracovatelských činností zajistit odčerpání a následné oddělené skladování provozních kapalin, demontovat stanovené části, před jejich dalším využitím tak, aby se omezily veškeré možné dopady na životní prostředí. Znehodnotit identifikační číslo VIN karoserie vybraného autovraku tak, aby bylo vyloučeno jakékoliv možné následné použití. Z vozidla je nutno vyjmout a oddělit materiály, které jsou určeny

prováděcím právním předpisem, jako je rtuť, olovo, kadmium a s těmito materiály je nutno nakládat či je využít samostatně. Vozidla s ukončenou životností - autovraky je nutno rozebírat tak, aby byly jejich rozebíratelné části v maximální možné míře opětovně využitelné. Dále je nutné vést evidenci o převzatých autovracích a tuto evidenci zasílat příslušnému správnímu úřadu. Zpracovatel je též povinen být zapojen do informačního systému sledování toku vybraných autovraků prostřednictvím Modulu autovraky Informačního systému odpadového hospodářství (CENIA 2011).

Zákon o odpadech taktéž uvádí podmínku kdy zpracovatel je povinen spolu s odpadem z vybraných autovraků předat následujícímu zpracovateli údaje o dílčím zpracování tohoto autovraku dle prováděcího právního předpisu, pokud není on posledním zpracovatelem. Samotný zpracovatel může nabídnout demontované části k opětovnému použití, a to však pouze výrobci, akreditovanému zástupci, popřípadě kvalifikovanému zájemci, kdy tímto kvalifikovaným zájemcem je oprávněná osoba, a to fyzická či právnická, která podniká v oboru opravy a servis motorových vozidel dle platného zvláštního předpisu. Zpracovatel má za povinnost zasílat hlášení o sběru a zpracování autovraků, jejich částí, dále o produkci a nakládání s odpady za rok. Toto hlášení posílá vždy k 15.2 následujícímu roku elektronickou formou příslušnému obecnímu úřadu – vyhláška č. 352/2008, příloha č. 4.

2.4 MA ISOH - Informační systém pro autovraky v ČR

Modul Autovraky Informačního Systému Odpadového Hospodářství, který je plně funkční od prvního ledna roku 2009, byl vytvořen na základě požadavků vyhlášky č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s autovraky. Vlastníkem systému je MŽP ČR, které provozem tohoto systému pověřilo společnost CENIA /Česká informační agentura životního prostředí/. Celý tento systém byl vytvořen společností INISOFT, s. r. o., která se zabývá vývojem specializovaných informačních systémů v oblasti odpadového hospodářství. Jedná se volně přístupné internetové služby, které však umožňují i příslušným kontrolním orgánům on-line přístup k informacím o vydaných potvrzeních i o přijatých odcizených vozidlech. Tento systém tak nahradil papírovou evidenci nakládání s vozidly s ukončenou životností, která byla vedena v tiskové formě při každém obecním úřadu s rozšířenou působností. Jedná se o celorepublikový on-line systém, který je součástí modulů Informačního systému odpadového hospodářství (ISOH) při MŽP ČR. Účelem tohoto systému je zajistit provázanost údajů o převzatém vybraném vozidle s ukončenou životností - autovraku s ostatními údaji o odpadech, které vznikly při nakládání s vybranými vozidly s ukončenou životností - autovraky, dále v něm lze nalézt seznam všech zařízení pro jejich sběr, údaje o počtu všech uživatelů a funkčních subjektů, a rovněž počet celkem sebraných vozidel s ukončenou

životností - autovraků zavedených do informačního systému (CENIA, 2011, Valta, 2009, Kvítek, 2009).

Provozovatel zařízení ke sběru autovraků s platným povolením k provozu, vydaným příslušným Krajským úřadem získá po ověření osobních údajů přístupové kody do tohoto systému, které je možno získat prostřednictvím kontaktních míst CzechPoint, které jsou dostupné při obecních úřadech s rozšířenou působností a u vybraných státních organizací. Provozovatel zařízení ke sběru má povinnost každé převzaté vozidlo s ukončenou životností - autovrak neprodleně ohlásit do MA ISOH, a vydat poslednímu majiteli tohoto vozidla s ukončenou životností - autovraku potvrzení o jeho převzetí. Toto potvrzení slouží jako doklad o ekologické likvidaci, čímž se majitel prokazuje při odhlášení vozidla z Centrálního registru vozidel. Občan tak má v tomto programu možnost si zkontrolovat, pravost tohoto potvrzení, které mu bylo vystaveno. Program lze najít a instalovat ze stránek MŽP ČR a na internetových stránkách společnosti CENIA. Kontrolu záznamu o převzetí vozidla s ukončenou životností - autovraku v databázi MA ISOH lze najít na internetových stránkách <https://autovraky.mzp.cz/webklient/>. Po dodání údajů do vyhledávače, kdy je možno zadat IČPS identifikační číslo potvrzení v systému. Jedná se o elektronicky vygenerované číslo, které označuje potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností - autovraku. Dále je zde možno zadat VIN či RZ dotazovaného vozidla – vše je nutno zadat v nezkráceném tvaru (Judl, 2009).

Celkový přístup do programu je možný pouze oprávněným osobám. Do systému MA ISOH jsou vkládány identifikační údaje přebírajícího subjektu, jméno a adresa posledního vlastníka, kompletnost autovraku, popřípadě se uvádí, které části chybějí. Do systému jsou ale především vkládány údaje z technického průkazu vozidla, tedy tovární značka, typ, model, barva, registrační značka, VIN kód, číslo motoru, číslo technického průkazu, rok a země první registrace vozidla. Údaje o vozidle, které jsou vloženy do systému MA ISOH, jsou automaticky porovnávány s databází odcizených vozidel v IS PATRMV, která je vedena Policií ČR (CENIA, 2011).

2.5 Financování procesu zpracování autovraků

Výrobci a akreditovaní dovozci mají za povinnost zajistit sběr, zpracování, využití a odstranění vybraných vozidel s ukončenou životností - autovraků ze zákona o odpadech č. 184/2001 Sb. Plnění této povinnosti je však ponecháno volbou na dotčeném subjektu. Výrobci a akreditovaní dovozci musí uzavřít smlouvy se zpracovateli vozidel s ukončenou životností - autovraků na následné zpracovávání. Celý systém financování je dosud zcela závislý na prodeji demontovaných dílů a materiálech, neboť je v České republice

demontováno velké množství vozidel české výroby, která jsou v podstatě pro další prodej neupotřebitelná, je pro samotné zpracovatele dosud velmi těžké se touto demontáží uživit. Výnosnost se odvíjí od poptávky na trhu s kovovými částmi, kdy cena v poslední době značně poklesla i přes současný mírný nárůst poptávky po kovových částech. V případě nekovových částí, jako je sklo a plast, i zde došlo k velkému poklesu poptávky po těchto částí, které se v současnosti taktéž prodávají za minimální cenu. Obchod s demontovanými součástkami z jednotlivých vozidel s ukončenou životností - autovraků není pro zpracovatele dosud tak výnosným obchodem, jak si mnozí z nich představovali, a proto značná část zpracovatelů po několika letech od tohoto druhu podnikání zcela nebo jen z části ustupuje. Hlavním důvodem je značný věk těchto vozidel s ukončenou životností - autovraků, které jsou velmi často staré i 20 let a více, což má za následek značné náklady a minimální zisk na jednotlivých zpracovatelích (Volejník, 2008).

V okolních státech je tato situace obdobná, mimo sousedního Německa, kde se však stáří vozidel pohybuje kolem 10 let, a tudíž je výnosnost ze zpracování daleko vyšší než u nás. V České republice však většina zpracovatelů řeší vzhledem k ekonomické situaci v první řadě náklady spojené s provozem svých zařízení a tudíž nemají prostředky na další rozvoj a modernizaci, která by zvýšila efektivnost zpracování. I přes zavedení šrotovného v okolních zemích se zisk těchto provozovatelů nezvýšil, neboť okolní země vyžadovaly ekologickou likvidaci svých vozidel s ukončenou životností - autovraků na svém území a Česká republika vzhledem k tomu, že nezavedla šrotovné, nebyl zde uskutečněn předpokládaný zisk pro tyto zpracovatele, kdy se mělo jednat o zpracování zhruba 80 až 100 tisíc autovraků, které zde měly být šrotovným zpracovány (Vrabec, Polívka, 2009).

K datu 1. 1. 2010 byl v České republice spuštěn program na podporu systému nakládání s vozidly s ukončenou životností - autovraky, kdy cílem byla podpora nakládání s vybranými vozidly s ukončenou životností - autovraky prostřednictvím schválených zpracovatelských zařízení k opětovnému využití jednotlivých částí. Tento program byl dodatkem č. 3 k Směrnici MŽP č.6/2010 o poskytování finančních prostředků ze státního fondu životního prostředí ČR. Program byl obnoven na rok 2011 a 2012. Žadatel mohl tuto podporu nárokovat, podal žádost o zařazení do programu do 31. 3. 2011. Pro nárok na čerpání této podpory pro celé dva roky. Po tomto datu bude dotace na podporu čerpána k datu podání při splnění všech podmínek. SFŽP - /Státní fond životního prostředí/ by měl následně schválit a potvrdit nárok na tuto podporu, při splnění stanovených podmínek programu. Obce musí žádat o podporu vždy do konce roku SFŽP, 2011).

Pro program byla vyčleněna částka o maximální výši 100 mil. Kč ročně.

Je zde stanovena podpora odstranění staré zátěže v maximální podpoře 2500,-Kč za jeden autovrak. Podporu mohou čerpat obce či kraje, dále pak státní příspěvkové organizace, příspěvkové organizace územních samosprávných celků. V maximální výši podpory 10 mil. Kč ročně.

U podpory pro zpracování, využití odstranění autovraku s maximální podporou 500,-Kč za jeden autovrak mohou tuto podporu čerpat obchodní společnosti, státní podniky, družstva, fyzické osoby oprávněné k podnikání V maximální výši 85 mil. ročně.

Pro technickou podporu byla stanovena podpora pro opatření v maximální výši 5 mil. Kč. pro všechny shora uvedené v maximální výši 5 mil. Kč ročně. Toto se týká i úhrady fondů na technickou podporu a fondem zadané veřejné zakázky. Fond může přesouvat tyto podpory mezi jednotlivá opatření (MŽP, 2011a).

2.6 Státní instituce zabývající se autovraky

Těmito orgány jsou dle zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., jednotlivá příslušná ministerstva, inspekce, Česká obchodní inspekce, Ústřední kontrolní a zkušební ústav zemědělský, celní úřady, policie ČR, orgány ochrany veřejného zdraví, krajské úřady, obecní úřady s rozšířenou působností, obecní úřady a újezdni úřady.

Orgány ministerstva vnitra poskytují úřadům veřejné správy zabývající se oblastí odpadového hospodářství informace ohledně počtu obyvatel spolu s ostatními identifikačními údaji k jednotlivým obyvatelům, a to včetně trvale či přechodně žijících občanů ČR a cizinců na území ČR.

Ministerstvo životního prostředí je ústředním orgánem státní správy v oblasti odpadového hospodářství a jako takové má vrchní státní dozor v odpadovém hospodářství s výjimkou ochrany veřejného zdraví při nakládání s odpady. Vrchním státním dozorem v oblasti odpadového hospodářství je dozor nad tím, jak jednotlivé správní úřady vykonávají státní správu v oblasti odpadového hospodářství a dodržují právní předpisy v této oblasti. Dále pak dozor nad dodržováním ustanovení právních předpisů v nakládání s odpady při jednotlivých příslušných správních úřadů. Ministerstvo také zpracovává souhrnnou evidenci o druzích odpadů, množství a způsobem nakládání s nimi, jakož i zařízení k tomu sloužících. Také je zde zpracováván plán odpadového hospodářství České republiky.

Česká Inspekce životního prostředí je kontrolním orgánem pro fyzické a právnické osoby nad dodržováním právních předpisů a rozhodnutí ministerstva v oblasti odpadového hospodářství, taktéž kontroluje původce odpadů z výroby oxidu titaničitého, a to minimálně

jednou ročně, zda je dodržováno ustanovení všech právních předpisů v tomto odvětví odpadového hospodářství. Úkolem inspekce je dávat podněty k uplatnění vrchního státního dozoru a krajskému úřadu vydává podněty k zákazu provozu zařízení k odstraňování odpadů, pokud tento provozovatel nesplňuje právní předpisy a tím může dojít k závažnému ohrožení životního prostředí. Inspekce je také oprávněna provádět kontroly na místě vzniku odpadů v rámci přepravy odpadů, a to jak u oznamovatele, tak u příjemce. Je také oprávněna ke kontrole dokladů dle právních předpisů evropských společenství, upravující dozor nad přepravou odpadů v rámci evropských společenství i mimo toto evropské společenství.

Celní úřady kontrolují vnitrostátní i přeshraniční přepravu odpadů, ukládají nápravná opatření při porušení povinností v této přepravě a dávají podněty pro ministerstvo uplatnění vrchního státního dozoru, policie ČR. V pásmu 25 km od státních hranic vyhledává, popř. dokumentuje okolnosti nasvědčující nelegální přeshraniční přepravě odpadů do České republiky. Výsledky své činnosti následně předává orgánům inspekce a celních úřadů k vyřešení těchto získaných skutečností.

Krajský úřad má za povinnost zpracování plánu odpadového hospodářství na svém území, dává souhlas k provozování zařízení a k plánům úprav skládek, kontroluje fyzické i právnické osoby oprávněné k podnikání a obcemi dodržovaná ustanovení právních předpisů a rozhodnutí ministerstva v oblasti odpadového hospodářství, zda pověřenými osobami je dodržován stanovený způsob hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Krajský úřad pravidelně aktualizuje seznam osob oprávněných ke zpracování autovraků, který zveřejňuje a dále jej doplňuje do informačního systému sledování toků vybraných autovraků dle stanoveného právního předpisu.

Statutární města zpracovávají plán odpadového hospodářství pro svou obec.

Obecní úřad s rozšířenou působností zpracovává evidenci původců odpadů včetně způsobu nakládání s veškerými odpady. Povinnost vést evidenci odpadů je každý původce, při jehož činnosti odpady vznikají. Obecní úřad a újezdni úřad má mimo jiné možnost uložit pořádkovou pokutu až 20 tisíc Kč fyzické osobě, která není podnikatelem a dopustí se protiprávního jednání tím, že se zbaví autovraku v rozporu s daným právním předpisem zabývajícím se touto problematikou.

2.7 Zařízení na sběr, evidenci a nakládání s autovraky

Na základě technických požadavků uvedených ve vyhlášce č. 381/2001 Sb. je nutno přizpůsobit zařízení a místa na sběr autovraků, a to tak, aby nemohlo dojít při demontážích k poškození částí autovraků, obsahující provozní kapaliny. Na což poukazuje vyhláška č. 352/2008. Technické požadavky jsou uvedeny v příloze č. 2. V každém zařízení je nutno mít provozní řád a provozní deník tohoto zařízení, který musí obsahovat všechny povinné údaje, které jsou uvedeny v příloze č. 1 vyhlášky č. 352/2008.

Evidenci autovraků vychází z vyhlášky č. 352/2008 Sb. a jedná se o online systém Modul autovraky Informačního systému odpadového hospodářství, který byl zprovozněn na Ministerstvu životního prostředí České republiky k 1. 1. 2009 firmou CENIA – Česká informační agentura životního prostředí. Každý provozovatel zařízení ke sběru autovraků, který je v provozu, má za povinnost vkládat každý převzatý autovrak neprodleně do tohoto systému. Účelem tohoto systému je zajistit provázanost údajů o vybraném autovraku s údaji o odpadech, které vznikly při nakládání s vybranými autovraky, dále v něm lze nalézt všechna zařízení pro sběr autovraků a dále ostatní údaje k těmto autovrakům. Každý autovrak je od 1. 1. 2009 evidován v tomto systému. Systém je dostupný jako freeware software na webových stránkách Ministerstva životního prostředí a budoucím uživatelům je zpřístupněn po poskytnutí všech údajů nutných k registraci jednotlivých uživatelů tohoto softwaru (CENIA, 2011, Judl, 2009).

2.8 Zpracování autovraků

V České republice i EU jsou v současnosti stanoveny jednotlivé postupy demontáž vozidel s ukončenou životností, kdy se jedná o šředrování (drcení), demontáž (stacionární), demontážní linky. Tyto postupy jsou směřovány k rozdělení na kovové a nekovové části a následnou další manipulací na jednotlivé složky pro pozdější opětovné průmyslové využití. Průměrná hmotnost jednotlivého vozidla s ukončenou životností – autovraku se blíží 1000kg a obsahuje na 75% železných a neželezných kovů (ocel, litina, hliník, měď, cín, zinek, olovo, drahé kovy) a 25% nekovových částí (plasty, pryž, sklo, textil, keramika, provozní kapaliny, nátěry a jiné prvky). V případě kovů se jedná o zhruba dvacetiprocentní množství využitého kovového šrotu. U nekovových částí zde je třeba zmínit problematiku škodlivých prvků, které tyto části vozidel s ukončenou životností obsahují. U Nových automobilů je zde snaha ze strany jejich výrobců o zařazení nových technologií při jejich výrobě, kdy se jedná zejména o zařazení lehkých kompozitních materiálů a speciální úpravy karosérií. Což má spolu se snahou o větší množství nekovových částí u nových vozidel následek v zhoršení postupů při

recyklaci, z důvodů zvýšení nákladů na demontáž a rozdělení jednotlivých složek z těchto vozidel (Chmielewská, 2008, Brožek a kol. 2003).

2.8.1 Šrédrování (drcení) autovraků

V současnosti se jedná o nejvíce využívaný způsob, kdy šrédrování je možno využít i při nakládání jiných výrobků s vysokým obsahem kovů, například elektrošrot. Technologie šrédrování jsou navazující a třídící postupy, které mají vyšší výtěžnost získaných materiálových skupin. Z hlediska ochrany životního prostředí a přírody však šrédrování nese velké množství problémů týkajících se hlučnosti a prašnosti těchto zařízení a klesá zde podíl železného šrotu a stoupá podíl specifického odpadu. Na druhé straně jsou zde velkou výhodou nízké provozní náklady a vysoká rychlost zpracování autovraků. Zařízení typu šrédru je modifikovaný kladivový drtič, který slouží k zdrcení tenkostěnných odpadů. Slouží k drcení autovraků bez provozních kapalin, a to jak kovové části, tak hliníkový šrot, amortizační šrot (Bez vraků o.s., 2011, Chmielewská, 2008).

Při využití této technologie je však třeba před jejím použitím odstranit z autovraku všechny nebezpečné součásti, provozní kapaliny, akumulátory, katalyzátory, sklo, pneumatiky, airbagy. Autovrak či jeho části vstupují pomocí posuvného mechanismu násypky do pracovního prostoru rotoru drtiče, kde společným působením horizontálního rotoru s kladivy a kovadlinami dochází k samotnému drcení. Prostřednictvím roštu je nadrcený odpad dále dopravován pásovými dopravníky k magnetickému rozdělení, kde je rozdělena magnetická a nemagnetická část. Dochází zde k odsávání nekovových částí. Magnetická část je následně dopravována k vizuální kontrole. Po vizuální kontrole postupuje k pásové váze, kde je zjištěn čistý železný odpad, uváděný v tunách za hodinu. Zkontrolovaný materiál je dále roztríděn podle velikosti a následně připraven k expedici. Nemagnetická část odpadu z autovraků je zde pásovým dopravníkem rozdělována na třídícím bubnu, a to na jemné části do 15 mm, obsahující sklo, dřevo, umělé hmoty a jiné materiály, tzv. odval, který je ukládán na skládkách v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., případně energeticky využit ve spalovnách (Bez Vraků o.s., 2011).

Středně jemná část nemagnetického odpadu o velikosti 15 až 50 mm je následně zpracovávána v jiném zařízení. Větší části odpadů nad 50 mm se třídí ručně. Jednotlivý šrédru je schopen zpracovávat část či celé autovraky do maximálních rozměrů 1500 mm výšky, 2400 mm šířky a délky 4000 až 5000 mm. Při šrédrování však dochází ke ztrátám některých hodnotných materiálů, například hliník, a to vinou příměsí, které obsahují vyseparované materiálové drtě. 20% hmotnosti rozdrčených autovraků nelze využít, kdy se jedná zejména o vnitřní vybavení autovraků a tyto části autovraků není možno použít ani ve

spalovnách, protože obsahují vysoké koncentrace nebezpečných látek, které mohou na kotlích spaloven způsobit korozi. Švédská firma Stena Metall v současnosti testuje spalování těchto částí autovraků spolu s domácími odpady a prokvašenými čistírenskými kaly, jejichž složky mají zabránit způsobení koroze. Další problematickou částí je PVC, které obsahuje až 30% zbytky plastů, pěny, textilií a různých textilních a ostatních vláken, které jsou zde v autovracích. Německým podnikem Wipag byl vyvinut postup, kdy jsou tyto PVC části plně opětovně využitelné k další výrobě. Z tohoto postupu se z 30% stává 0,2% nevyužitelného odpadu, který se dá spalovat jen v zařízení s čištěním spalin (Recycling Magazin, 2009, Steigemann, 2005).



Obr. č. 1,2 šrédr na drcení autovraků 1. www.kohl-eisen.at 2. www.hammel.de

2.8.2 Stacionární demontáž autovraků

Při zpracování vozidel s ukončenou životností - autovraků je v České republice stále více využívána technologie stacionární (ruční) demontáže, kdy se jednotlivé součástky demontují na jednotlivé materiálové skupiny pro následné využití, což má za následek lepší vytřídění odpadů nežli při šředování. Náklady na zprovoznění tohoto druhu zpracování jsou výrazně nižší než při šředování, avšak samotná demontáž je nákladnější vzhledem k nutnosti rozebrání celého vozidla - autovraku na jednotlivé díly. A podíl recyklovaného materiálu je přibližně o 10 % vyšší než při šředování (Brožek, 2006, Bez vraků o.s., 2011).

Z důvodů vysokých požadavků Evropského parlamentu a rady 2000/53/ES bude tento způsob do budoucna stále více rozšiřován v oblasti zpracování autovraků. Při tomto druhu zpracování vznikají problémy při recyklaci plastů. Dalším problémem je nárůst nezužitkovatelných odpadů po rozebrání jednotlivých autovraků.

Základní technologie a demontážní postupy jsou ve většině zařízení stejné. Používané techniky a efektivita této demontáže se však může značně lišit. S tím souvisí vybavení jednotlivých zařízení, jejich kapacita a jejich specializace na určitý typ či značku vozidel.

Dále pak specializace na určité materiály. Dalším faktorem jsou i vnější vlivy, což může být vývoj trhu, doprava a ostatní faktory, ovlivňující efektivitu. Tato technologie je různá v závislosti na stáří vozidla a zejména na tom, co a jakým způsobem lze při této demontáži prodat. V těchto zařízeních se ve většině případů nachází vysokozdvihový vozík, zdvižné plošiny a ruční elektrické zařízení běžně užívané ve strojírenských a opravárenských provozech. K novějším typům přístrojů jsou zde detonační mechanismy, sloužící k bezpečné deaktivaci airbagů (Bez vraků o.s., 2011).

Vozidlo s ukončenou životností - Autovrak je v katalogu odpadů uveden pod číslem 160104, kdy se jedná o operaci odstranění nebezpečných částí vozidla. Jedná se o tzv. ekologizaci, čímž máme na mysli odstranění akumulátorů, katalyzátorů, airbagů, olejových filtrů, provozních kapalin a pneumatik, nádrže na zkapalněný či stlačený plyn. Poté je tento autovrak označen v katalogu odpadů pod kódem 160106. Odstranění provozních kapalin probíhá v odděleném shromáždění těchto kapalin v nádobách k tomu určených. Odstranění probíhá ze všech znečišťujících nebo škodlivých částí, pokud tyto části není možno dále využít. Při odčerpávání je třeba docílit stavu, kdy prostor, odkud je kapalina odčerpávána, je již naprosto suchý a popřípadě utěsněný proti dalšímu odkapávání. (Bez vraků o.s., 2011).

Oleje a převodové kapaliny je nezbytné odstranit z hnacího motorového ústrojí (motor, převodovka, zadní náprava, posilovač řízení). Toto odstranění provádíme pomocí otevření míst k odtoku těchto olejů z těchto zařízení, kdy v určitých zařízeních je nutno je před tímto odstraněním olejů a převodových kapalin předem demontovat z jednotlivých částí. U některých částí je nutno použít odsávání těchto kapalin pomocí předchozího navrtání těchto částí. U olejových chlazení je třeba demontáž spojovacích hadic k řádnému vyprázdnění chladicího zařízení, kdy se používá odsátí či vhánění vzduchu do těchto hadic. Pro tyto převodové kapaliny a oleje jsou určeny vhodné nádoby pro další skladování. V katalogu odpadů jsou zařazovány do skupiny 13, avšak není zde jednotnost mezi zpracovateli, a proto jsou vykazovány různě jako odpadní oleje pod katalogovým číslem 130205, nechlorované, minerální, motorové, převodové a mazací oleje, či pod číslem 130206 jako syntetické oleje, převodové a mazací oleje, či pod číslem 130208 jako jiné motorové, převodové a mazací oleje, případně pod jinými katalogovými čísly ve skupině 13.

Brzdové kapaliny se odstraňují podobným způsobem jako u olejů, což se provádí samovolným odtokem, popřípadě vháněním vzduchu či odsáváním. Brzdové kapaliny jsou v katalogu odpadů označeny pod č. 160113.

Nemrzoucí chladicí kapaliny jsou odčerpávány po otevření ventilů na topení a motoru, poté následuje demontáž spodních potrubí radiátoru s využitím trychtýřků a trubiček. Katalogové

číslo těchto odpadů je 160114 a 160115. Kapaliny do ostřikovačů odstraňujeme odsátím nebo podobným způsobem.

Chlorfluorkarby (freony) ke chlazení jsou odsávány speciálním zařízením s uzavřeným okruhem a následně se přepravují uzavřeným systémem, kde ve speciálním zařízení jsou uskladněny v tlakových nádobách. Katalogové číslo těchto odpadů je 140603.

Pohonné hmoty benzín a nafta jsou vyprazdňovány nebo jsou odsávány z hrdla při proděravění nádrží. Při nemožnosti odsátí veškerého paliva je nutno tuto nádrž demontovat. Palivo je možno po odsátí použít a nádrže jsou uzavřeny a utěšňovány. Katalogové číslo je zde 130703.

K demontáži nebezpečných součástí dochází až po odstranění provozních kapalin. Tyto části obsahují problematické a nebezpečné materiály. V první řadě se jedná o Akumulátor, který odpojíme z elektrické instalace a uskladníme v dvouplášťovém kontejneru odolným vůči kyselinám. Akumulátory najdeme v katalogu pod číslem 160601 a 160605.

Olejové a palivové filtry jsou demontovány a uchovávány ve vhodných uzavřených nádobách k tomu určených. Katalogové číslo je 160107.

Airbagy a pyrotechnické části těchto airbagů jsou vyjmuty či odstraněny a je s nimi nakládáno na základě jejich specifických nebezpečných vlastností dle platných pravidel, jako je nakládáno i s pyrotechnickými částmi bezpečnostních pásů. V katalogu odpadů zahrnujeme tyto airbagy pod kódem 160110.

Katalyzátor demontujeme z výfukového potrubí. Konstrukce katalyzátoru je založena na keramickém monolitu nebo ocelové konstrukci, na kterých je nanášena tenká katalytická vrstva tvořená oxidem hlinitým s obsahem platiny, paladia a rhodia. Katalyzátor patří mezi jednu z nejlukrativnějších věcí ve vozidle s ukončenou životností – autovraku, vzhledem k ušlechtilým kovům, které se zde nachází. Katalyzátory jsou zařazeny pod číslem 160803 a 160807.

Při demontáži dalších součástí se ve vozidle s ukončenou životností – autovraku, vyskytuje až 40 druhů plastů, katalogové číslo 160119, dále jsou zde demontovány ostatní součástky, které jsou následně tříděny dle složení nebezpečnosti pro případné další využití. V případě plastů je v Německu využívána infračervená spektroskopie, pomocí které se identifikují jednotlivé druhy plastů a následně pomocí vzduchových trysek se tyto plasty třídí o velikosti od 10 do 100 mm. Čistota vytríděných plastů je téměř shodná s čistotou nových materiálů (Ploetz, 2005).

Dále jsou zde demontována kompletní kola s pneumatikami, veškerá skla, plastové kryty, nárazníky a ostatní demontovatelné části, jako jsou topení, chladič, převodovka, nápravy, tlumiče, elektroinstalace, čalounění, sedačky, palubní přístroje, přední a zadní nárazníky, spoilery, stěrače, brzdové destičky a ostatní části. Nerozebíratelné díly, které nejdou dále demontovat, jsou tříděny samostatně do jednotlivých kontejnerů, kompletní kola jsou demontována z disků a ostatní materiály jsou taktéž dále tříděny dle jednotlivých materiálů. (Bez vraků o.s., 2011).

2.8.3 Demontážní linky autovraků

V případě využití demontážních linek jsou u vozidel s ukončenou životností - autovraků na oddělených místech odstraněny před samotným postupem do demontážní linky všechny provozní kapaliny, akumulátor, airbagy a klimatizace, z důvodů ochrany životního prostředí, poté se vrak přesune transportní linkou k samotné demontážní lince za pomoci dopravníku, na kterém jsou tyto vraky postupně rozebírány a demontovány. Jednotlivé části autovraků jsou stejně jako v případě ruční demontáže dávány odděleně do kontejnerů. V první řadě se odstraňují z vraků okna, dveře, kapota motoru, víko kufru, pryžová těsnění, nárazníky, sedačky, palubní deska, vnitřní čalounění, světla, zrcátka a ostatní rychle odmontovatelné části. Poté se vrak otočí o 180 stupňů, kdy se vymontuje motor, převodovka, nápravy, výfukové potrubí a následně se vrak vrací do původní polohy a odstraňují se tlumiče, péra a ostatní kabeláž z karoserie. Poté následuje kontrola samotné karoserie, aby byla bez jakýchkoliv dílů. Karoserie následně putuje přímo ke zhutnění, tudíž není nutné ji šredrovat. Demontážní linky jsou technologiemi, které jsou využívány v západní Evropě a při této demontáži je možno využít velmi rychlého a postupu za cenu nízkých nákladů na demontáž jednoho vozu a maximální možnost vytřídění jednotlivých materiálů. Tato technologie má za hlavní cíl snížení množství produkovaného odpadu a snížení znečištění životního prostředí. Na demontážní lince lze takto zpracovat až 10 tisíc vozidel ročně (Bez vraků o.s., 2011).



Obr. č. 3 demontážní linka (www.fransvandenmosselaar.nl)

3 Metodika

Při zpracování práce byly v první řadě analyzovány právní normy, které se týkají přímo či okrajově problematiky autovraků. Poté bylo provedeno šetření u orgánů zabývajících se těmito skutečnostmi v ústeckém regionu. Jedná se především o Magistrát města Ústí nad Labem. Došlo ke zmapování celého regionu a vytipování lokality kde se nejčastěji vyskytují autovraky.

V ústeckém regionu byla zjištěna demografická data Českého statistického úřadu (ČSÚ) v Ústí nad Labem. Údaje o odcizených vozidlech byly získány ze systému s názvem Integrovaný systém pátrání po motorových vozidlech (IS PATRMV), zde jsou uvedena všechna odcizená vozidla v ČR. Z tohoto systému jsem zpracoval údaje pro odcizená vozidla starší 15 let v regionu Ústí nad Labem (region). Tato vozidla jsou v převážné míře na konci své životnosti.

Za účelem zjištění současného stavu zpracování autovraků byly provedeny konzultace a šetření u dosud jediného provozovatele zpracování autovraků regionu a u smluvního odběratele těchto vozidel v regionu.

K současnému postupu pro zpracování autovraků bylo provedeno šetření u zpracovatele autovraků v Teplicích u firmy Elektrošrot a.s.

Pomocí výše zmíněné databáze IS PATRMV a vlastního šetření byly zjištěny problematické body při nakládání s autovraky respektivně odcizení a zbavování se autovraků formou jeho ponechání na místě, kde bylo vozidlo dlouhodobě zaparkováno pro následné odcizení. K tomuto tématu, byly popsány i možné návrhy na řešení jednotlivých bodů.

Na základě zjištěných skutečností a vlastních zkušeností jsem vypracoval metodický pokyn pro pracovníky Policie ČR Územního odboru Ústí nad Labem. Tento metodický pokyn je koncipován tak, aby mohl sloužit k jednotnému postupu při nalezení autovraku.

Přehled o počtech odcizených vozidel jsem zpracoval z databáze IS PATRMV. Při zpracování přehledu odtážených vozidel v regionu jsem čerpal informace z evidence odboru dopravy Magistrátu Ústí nad Labem, který jí vede od roku 2005 do roku 2010. Data k odtáženým vozidlům od roku 1995 do roku 2004 jsem získal z interních dat Policie ČR Územního odboru Ústí nad Labem. Od Magistrátu města Ústí nad Labem byly dále získány informace k počtu trvale vyřazených vozidel, nově evidovaných vozidel a celkový počet evidovaných vozidel v regionu. Z odborné literatury byly zjištěny informace o nakládání s autovraky v okolních státech.

4 Charakteristika vybraného regionu

Problém nakládání s autovraky jsem řešil v prostoru bývalého Ústeckého okresu v Severozápadních Čechách. Bývalý okres Ústí nad Labem, na západě sousedí s bývalým okresem Teplice, na východě se jedná o bývalý okres Děčín. Na severu je mu sousedem Spolková republika Německo zastoupena Svobodným státem Sasko. Na jihu jde o bývalý okres Litoměřice. Jedná se o nejmenší region celého Ústeckého kraje neboť jeho rozloha je 405 Km², což je 7,5 procenta rozlohy celého Ústeckého kraje.

Počtem obyvatel mu patří 4 místo v tomto kraji, se 121 tisíci obyvateli. Dominantou v této lokalitě je krajské město Ústí nad Labem, které je s 95 tisíci obyvateli nejlidnatějším městem tohoto kraje. Ústí nad Labem dále těsně sousedí s 2 malými obcemi se statutem měst, Trmice a Chabařovice, které se na začátku 90 let znovu osamostatnili jako i většina ostatních obcí v regionu, čímž Ústí nad Labem přišlo u statut 100 tisícového města (ČSU 2011).

Většina obyvatel ostatních 22 obcí však stále dojíždí za prací do Ústí nad Labem. Hustota obyvatel činí 291 občanů na Km². Přičemž 31 procent tohoto území zabírají lesy 45 procenty je zastoupena zemědělská půda. Přírodní podmínky regionu jsou zde velmi rozmanité, neboť se zde setkávají tři krajinné reliéfy, a sice Krušné hory s Podkrušnohorskou pánví a proti ní se nachází České Středohoří.

Nejvyšším místem tohoto regionu je v Krušných horách hora Špičák s 723m. n. m. Ústecký region, je z dominantní části tvořen průmyslem, a to hlavně chemickým průmyslem, kdy se zde nachází nejstarší továrna chemické výroby Spolchemie a.s. která byla založena v roce 1808. Taktéž zde jsou továrny na výrobu nářadí, náčiní, strojů firmy Black and Decker a.s., a Kolben a Schmidt v Trmicích. V Ústecké čtvrti Střekov se nachází podnik Setuza a.s., který se zabývá výrobou pracích prášků a potravinářských výrobků – v současné době v omezeném provozu, avšak stále fungující. Dále je zde řada malých fungujících podniků, zabývajících se různým odvětvím průmyslové výroby. Ústecký region však se v poslední době začíná zaměřovat i na cestovní ruch, a to formou nového jezera, které se zde napouští a bude v nejbližší době plně funkční, a to jezero Milada, které se rozprostírá v prostoru bývalé těžební lokality Severočeských hnědouhelných dolů Hrbovice, Chabařovice (ČSÚ, 2011).

5 Současný stav v problematice nakládání s autovraky v regionu

Při zjišťování skutečností týkající nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraků k rámci regionu bylo provedeno šetření při Magistrátu města Ústí nad Labem. Zde bylo zjištěno, že nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraky do roku 2002 bylo v ústeckém regionu řešeno pouze cestou samotných majitelů, bez účasti státních institucí či firem, které by se touto činností zabývaly. V roce 2002 vzniká v Ústí nad Labem, čtvrti Krásné Březno, na ploše Městských služeb města Ústí nad Labem první odstavná plocha pro vozidla s ukončenou životností. Činnost Městských služeb, přechází v roce 2005 na nástupnickou firmu Ave s.r.o., která kupuje tyto služby od města Ústí nad Labem. Tato plocha slouží pouze, jako odstavné parkoviště odkud jsou vozidla s ukončenou životností odvážena ke zpracování do firmy Antonín Spurný v Děčíně. V roce 2006 vzniká na Ústecku první a dosud poslední zpracovatel vozidel s ukončenou životností, a sice firma Genova s.r.o. se sídlem v Ústí nad Labem a Trmicích, která tuto činnost aktivně provozuje do poloviny roku 2009. Kdy dochází ke sporu s vedením města Ústí nad Labem ohledně počtu zpracovávaných autovraků. Firma Genova s.r.o., požadovala zvýšení původního stavu zpracovávaných autovraků v regionu z 300 ks na 1000 ks zpracovaných autovraků což bylo vedením města zamítnuto se zdůvodněním, že Ústí nad Labem se nechce stát autovrakovištěm. Proto byla činnost ze strany firmy v tomto odvětví přerušena a dále jí zde nikdo neprovádí. Tento stav přináší problém se zpracováním autovraků v regionu. Tento problém je částečně řešen tím, že autovraky jsou nyní sváženy magistrátem města Ústí nad Labem do prostor odstavné plochy v Dopravním podniku města Ústí nad Labem, odkud jsou poté odváženy ke zpracování do firem, které se touto činností zabývají. V Teplicích tuto činnost provozují firmy Elektrošrot a.s. a Autolikvidace Mazan Teplice. V Děčíně jsou to firmy Auto – Extra spol. s.r.o. a Antonín Spurný. Ostatní obce regionu jednájí v tomto směru stejným způsobem.

Při zjišťování přesných počtů zpracovaných vozidel s ukončenou životností – autovraků v ústeckém regionu bylo u jediného zpracovatele firmy Genova s.r.o., zjištěno, že za období od roku 2006 do konce roku 2008 zpracovali na 300 ks vozidel ročně a do přerušeni činnosti v roce 2009 to mělo být 150 ks vozidel.

Bylo hovořeno s firmou Genova s.r.o. za účelem zjištění stanoviska firmy k možnému opětovnému spuštění provozu zpracovávání vozidel s ukončenou životností - autovraků v regionu, kdy tato firma v současnosti nemá v úmyslu znovu zprovoznit toto zpracovávání, když má stále platné oprávnění na tento druh podnikatelské činnosti a to do 30. 4. 2012.

Dále byla k této problematice oslovena firma Antonín Spurný se sídlem v Děčíně, který se v současnosti stará o sběr těchto zajištěných vozidel s ukončenou životností – autovraků v regionu, k čemuž tato firma uvedla, že nehodlá zde otevírat novou pobočku a zajištěné vozidla bude zpracovávat v Děčíně.

Největším problémem v regionu je nelegální nakládání s autovraky, které jsou prováděny osobami, které zde budu nazývat sběrači kovů. Tyto osoby jsou v drtivé míře nezaměstnaní či bez stálého bydliště, a se vzhledem k výkupním cenám kovového odpadu, se zaměřili i na autovraky. Mají velmi dobře zmapována místa výskytu těchto vozidel a po zjištění situace ohledně provozu s tímto vozidlem a ostatních skutečností k okolí, se z tohoto vozidla ztratí registrační značka a následně z místa zmizí i celé vozidlo, které je poté velmi rychle rozebráno. Sběrači si jsou vědomi toho, že pokud není na vozidle s ukončenou životností evidenční číslo VIN, není možno jej ze strany státních orgánů identifikovat. Z těchto důvodů se snaží nejrůznějšími způsoby o jeho odstranění. U starých vozů odstraněním štítku, v případě novějších vozidel pak vyříznutím místa s vyraženým VIN na karoserii. Při kontrole pak sběrač ví, že vozidlo není nijak identifikovatelné, a proto jej velmi zručně a rychle rozebere a odveze kovové části do sběrných dvorů. Ze strany Městské Policie v Ústí nad Labem i Policie ČR při Územní odboru Ústí nad Labem je snaha o zamezení tohoto problému a jsou prováděny kontroly míst častých výskytů autovraků v Ústí nad Labem a okolních obcí. Sběrači kovů proto jakmile spatří vozidlo či policistu v uniformě, informují maximálně hlídku o tom, že vozidlo není jejich a sběrači se zde uvědoměle snaží zabránit úniku nebezpečných látek z tohoto vraku. Vrak však nemá v době demontáže registrační značky a VIN číslo karoserie a popřípadě motoru, takže je prakticky nezjistitelný majitel tohoto autovraku.

K tomuto problému je zde třeba zmínit i fakt, že sběrači kovů se neustále pohybují po celém regionu a velmi dobře mapují prostory s kovovým odpadem a autovraky v celém regionu. Toto má za následek i to, že kovový odpad se zde v současnosti již skoro nevyskytuje a odstavené autovraky také rychle ubývají. Toto se týká převážně zatravněných a lesních prostor celého regionu.

Další zjištěný a zmapovaný problém, který s tímto úzce souvisí je problematika nekovových částí a pneumatik, které se nachází na místě nelegálního zpracovávání ze strany sběračů kovů, kteří kovové části odvezli a zpeněžili. Nekovové části a pneumatiky však zůstanou na místě rozbrání z čehož zde vznikne velký nepořádek, který je poté nutno uklidit na náklady jednotlivých obcí či vlastníka pozemku, neboť není zjistitelný majitel tohoto vozidla. Tímto problémem se v Ústí nad Labem zabývá odbor odpadového hospodářství města Ústí nad Labem. V okolních obcích je toto řešeno dle místního rozdělení povinností pracovníků té

dané obce. V každém případě jdou náklady na odstranění tohoto nepořádku na vrub obce, která bohužel musí vzhledem k nezjistitelnosti pachatele tohoto jednání je povinna nepořádek odstranit ze svého rozpočtu. I pro majitele vozidel jsou velkým problémem pneumatiky, které z jakýchkoliv příčin majiteli zůstanou a vzhledem k tomu, že sběrný je neodebírají bezplatně a naopak si za odběr nechávají zaplatit 25 Kč za jednu pneumatiku s možností odkupu max. 4 ks pneu. Řeší majitel toto buď postavením k nádobám na komunální odpad, což se děje velmi často. V lepším případě pak i do kontejnerů na objemný odpad. V horším případě pak dochází k ponechání pneumatik u méně frekventovaného místa silnice nižší třídy v regionu. Město Ústí nad Labem a okolní obce celého regionu jsou pak nuceni při sběru těchto pneumatik zaplatit nemalé finanční prostředky za odvoz a likvidaci do příslušných sběrných míst. V případě Ústeckého regionu jsou to sběrné dvory firmy AVE v Ústí nad Labem části Všebořice a Krásné Březno.

Dalším zjištěným problémem, jsou samotní majitelé vozidel, kteří z různých důvodů ať už citových či v převážné míře ekonomických. Což má hlavní příčinu ve skutečnosti, že v Ústeckém regionu není v současnosti funkční zpracovatel vozidel s ukončenou životností – autovlaků. Z těchto důvodů si majitele nechávají vozidla odstavené na svém pozemku a na příslušném úřadě prohlásí, že z něj udělali skleník, seník, či jiné prostory. Toto je v současnosti prakticky nepostižitelný problém, pokud není patrné úniku kapalin z tohoto vozidla či nebezpečí zjevné újmy na zdraví, nemá státní správa prakticky žádné možnosti k řešení toho oblému.

6 Výsledky

Na základě zjištěných údajů z Magistrátu města Ústí nad Labem a vlastního šetření jsem navrhl metodický pokyn, pro pracovníky Policie ČR Územního odboru Ústí nad Labem. Tento pokyn jsem navrhl pro zjednodušení postupu pro zjištění totožnosti majitele odstaveného autovraku a jeho následné zpracování. Postupy v tomto pokynu jsou uvedeny pod tímto pokynem. Dále bylo provedeno analýz ke všem zjištěným skutečnostem ohledně nakládání s autovraky a evidencí vozidel v regionu. Byla zjištěna problematika a návrhy řešení k autovrakům a vytipování kapacity pro zajištění zpracování autovraků v regionu

6.1.1 Metodický pokyn pro pracovníky Policie ČR Územního odboru Ústí nad Labem v problematice nálezu autovraku

1. V případě nálezu vozidla, které prokazatelně zjevně jeví známky vozidla s ukončenou životností - autovraku tj. je nepojízdné nachází se v místě ležícím v katastru obce Ústí nad Labem je třeba zjistit, zda se nejedná o odcizené vozidlo, vyhlášené v celostátním pátrání, a to tím, že bude zjištěn VIN tohoto vozidla. V případě, že vozidlo je uzavřeno, a šetřením na místě nálezu není možno zjistit majitele, je nutno z důvodů podezření z odcizení tohoto vozidla zavolat na místo technika územního odboru Ústí n. L., služby kriminální policie a vyšetřování pro otevíření vozidla, čímž bude možno zjistit VIN na karoserii tohoto vozidla a po lustraci pracovníkem místně příslušného obvodního oddělení bude zjištěno skutečnosti k tomuto vozidlu. Je třeba zjistit majitele. V případě, že vozidlo bude v převodu a tudíž není zřejmé, jaký je poslední majitel, bude napsán úřední záznam o zjištění nálezu autovraku a o celé věci bude vyrozuměn odbor dopravy při Magistrátu města Ústí nad Labem, který vyrozumí správce komunikace, na které se vozidlo nachází k jeho dalšímu odstranění. Toto je možno provést v pracovní době ve spolupráci s Městskou Policií v Ústí nad Labem. Toto se bude konat v případě negativní lustrace na odcizení tohoto vozidla v systému pátrání po motorových vozidlech.
2. V případě nálezu vozidla s ukončenou životností - autovraku v místě ležícím mimo katastr obce Ústí nad Labem je třeba stejně jako v prvním případě zjistit, zda se nejedná o odcizené vozidlo. Poté je nutno opět provést šetření k poslednímu vlastníkovi vozidla. Pokud vozidlo stojí na pozemní komunikaci je třeba věc opětovně řešit se správcem komunikace prostřednictvím místně příslušného obecního úřadu. Pokud však vozidlo stojí mimo komunikaci, a jedná se o případ, kdy se šetřením

nepodařilo zjistit majitele tohoto vozidla, je třeba zjistit majitele pozemku, neboť vlastník tohoto pozemku má za povinnost odstranění tohoto vozidla s ukončenou životností - autovraku ze svého pozemku na své náklady a to zpracovateli těchto vozidel. Zejména se zde může jednat o provozní kapaliny, které se zde nacházejí, a je zde možnost jejich odtoku, čímž vzniká jasná možnost znečištění životního prostředí. V případě, že se jedná o zjevný únik těchto provozních kapalin, je nutno ze strany orgánů Policie ČR zajistit prostřednictvím Hasičského záchranného sboru města Ústí nad Labem výjezd na odstranění tohoto úniku a zabránit dalšímu znečištění životního prostředí.

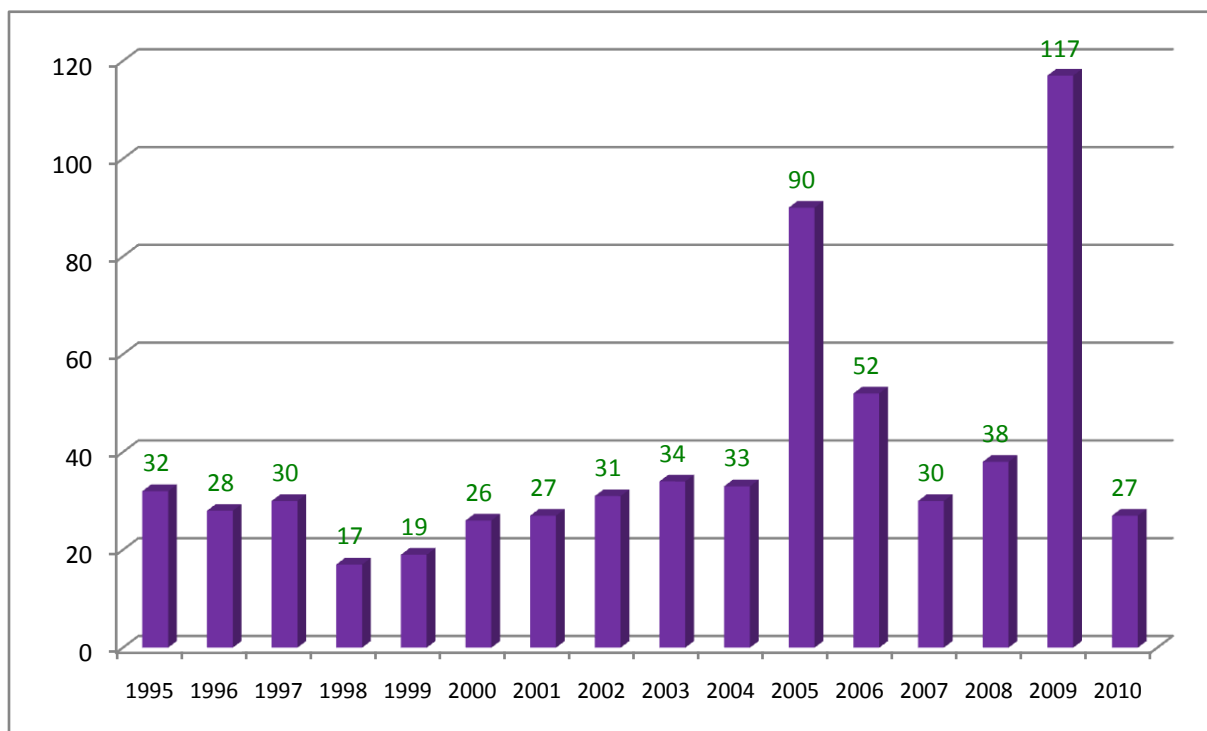
3. Pokud majitel pozemku, na kterém se vozidlo nachází (autovrak), odmítne na výzvu policie vozidlo odstranit, je třeba věc zadokumentovat a postoupit k projednání správnímu orgánu na místně příslušný obecní úřad.
4. Problematika týkající se vozidel s ukončenou životností - autovraků spočívá v zákonu č. 185/2001 Sb. a ve vyhlášce č. 383/2001 Sb. o podrobnostech s nakládání s odpady.

Rychlý přehled postupu k metodickému pokynu

1. Zjistit totožnost majitele autovraku a provést lustraci v systému IS PATRMV.
2. Vyrozmět jej a zajistit odstranění autovraku
3. Při nemožnosti zjištění majitele vyrozmět odbor dopravy při magistrátu města Ústí nad Labem pro další postup k odstranění autovraku.
4. V případě, že místo nálezů je mimo Ústí nad Labem je nutno kontaktovat správce komunikace prostřednictvím místně příslušného obecního úřadu.
5. Pokud se autovrak nachází na pozemku, který není obecním je nutno zjistit majitele a vyzvat jej k odstranění tohoto autovraku.
6. Celou věc je třeba řádně zadokumentovat pro případné další postupy ze strany orgánů, které se touto problematikou v regionu zabývají.

6.1.2 Analýza počtu odtážených autovraků v ústeckém regionu v letech 1995 až 2010

Vzhledem k tomu, že odtážená vozidla s ukončenou životností – autovraky jsou v regionu řádně evidována až od roku 2005 bylo v tomto směru čerpáno z interních dat tiskových statistikách při Policii ČR Územního odboru Ústí nad Labem.



Obr. č. 4 - Graf - Odtážené autovraky v ústeckém regionu v letech 1995 – 2010

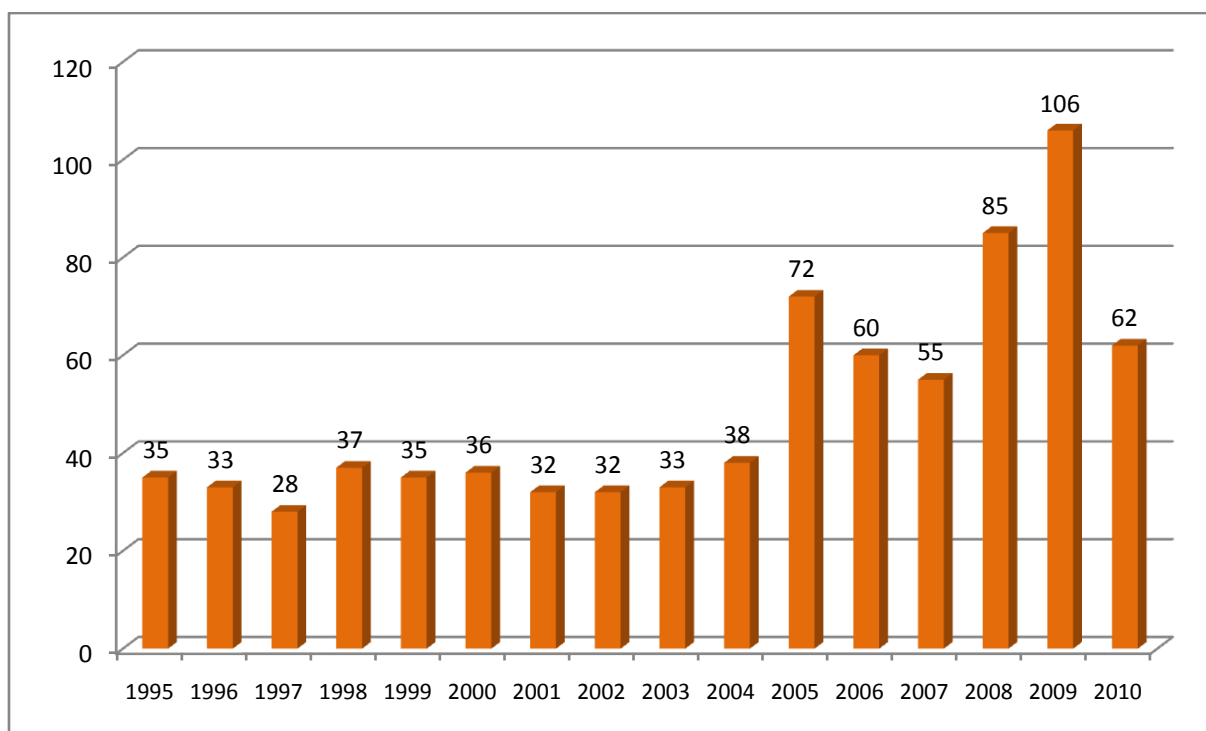
(Vlastní zpracování dat Magistrátu města Ústí nad Labem)

V letech 2005 až 2009 je patrný zjevný nárůst odtážených vozidel v letech 2005 a 2009, na což v prvním případě mělo vliv přechod Městských služeb města Ústí nad Labem do rukou soukromé firmy AVE a ve druhém případě se jednalo o novelizaci zákona č.185/2001 Sb. o odpadech.

6.1.3 Analýza počtu odcizených vozidel starších 15 let v ústeckém regionu v letech 1995 až 2010

Při této práci jsem se jako garant pátrání po motorových vozidlech v okrese Ústí nad Labem zaměřil na posouzení počtů odcizených vozidel v období od roku 1995 do konce roku 2010, kdy jsem zjistil, že do konce roku 2004 bylo v ústeckém regionu odcizeno vždy v průměru 30 až 40 vozidel starších 15 let, které nebyly do současné doby vypátrány a dle zjištěných skutečností z markantů těchto vozidel a uvedených interních poznámek v IS PATRMV je zřejmé, že se jednalo o vozidla s ukončenou životností – autovraky, kterých se majitelé tímto způsobem jednoduše zbavili a přestali tak nést právní zodpovědnost za tato vozidla. Policie ČR neměla možnost prokázat oznamovatelům, že se jednalo o protiprávní jednání ze strany oznamovatele. V letech 2005 až 2009 je patrný postupný nárůst odcizených vozidel starších 15 let na území regionu Ústí nad Labem. V roce 2009 tento trend graduje až na číslo 106 kusů za rok 2009, což má příčinu v systému odhlašování vozidel, kdy s novelizací zákona o odpadech týkajících se vozidel s ukončenou životností majitel autovraku, který již dávno zlikvidoval, a bylo po něm požadováno úřady doložení o ekologické likvidaci svého vozidla, takto vyřešil svůj problém, k čemuž docházelo po celém regionu v Ústí nad Labem, zvláště pak v samotném městě Ústí nad Labem, kde byl zaznamenán nárůst těchto oznámení již od roku 2005.

V roce 2010 se tento trend rapidně podařilo snížit, a to díky novému kamerovému systému Městské policie, který zapříčinil, že Policie ČR si může zpětně vyžádat záznam z inkriminovaného místa údajného odcizení, což přineslo pokles na současných 62 odcizených vozidel starších 15 let v roce 2010.

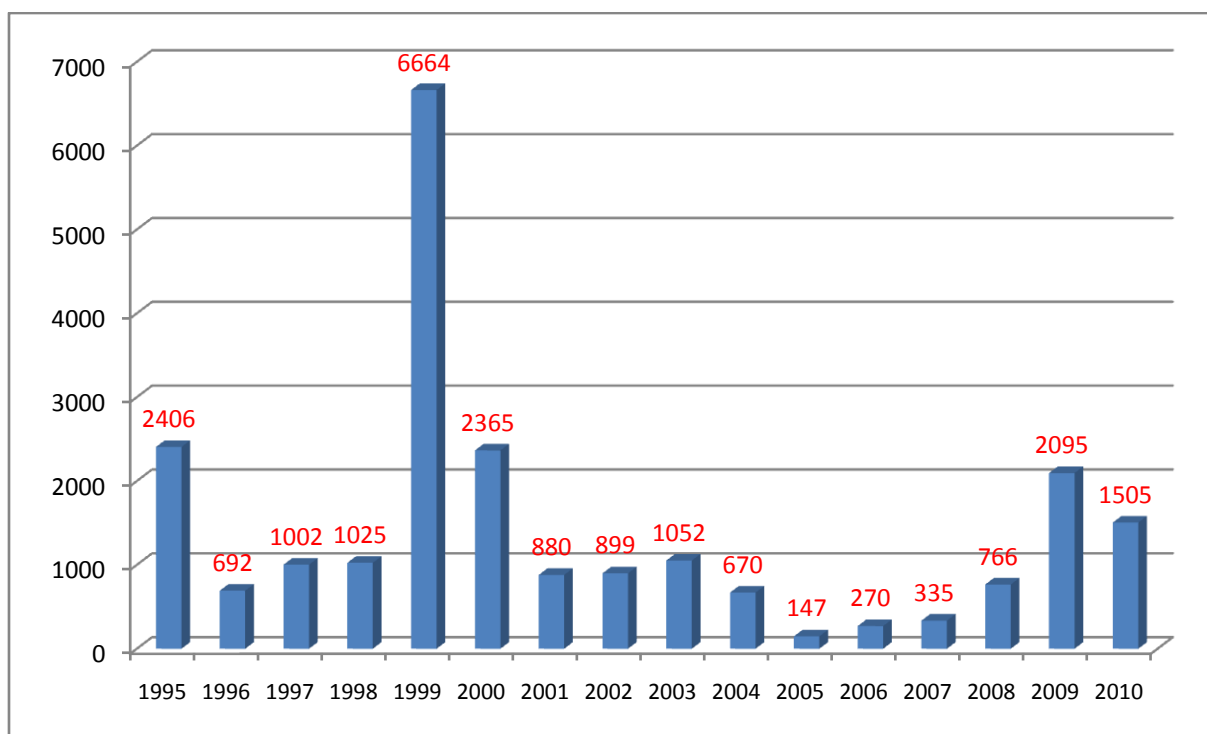


Obr. č.5 - Graf - Odcizená vozidla starší 15 let v ústeckém regionu v letech 1995 - 2010

(vlastní zpracování dat ISPATRMV Ústí nad Labem)

6.1.4 Analýza vývoje počtu trvale vyřazených osobních vozidel v letech 1995 až 2010 v ústeckém regionu

Ve sledovaném období se v Ústeckém regionu se od roku 1995 do konce roku 2010 vyřadilo z evidence motorových vozidel 22.763 osobních automobilů. Každý kalendářní rok bylo vyřazeno minimálně 147 vozidel, maximální počet vyřazených vozidel pak byl v roce 1999, kdy bylo vyřazeno 6.664 osobních vozidel. V ústeckém regionu je v tomto směru značný kolísavý průběh tohoto vyřazování, který má důvody ať už v nelegální likvidaci vozidel s ukončenou životností, či naopak na druhé straně v amnestii, která byla v roce 1999. V neposlední řadě pak v možnosti vozidlo ponechat ve svém držení jako jiný prostředek pro užívání, které se děje v poslední době velmi často a za poslední dva roky i přes stoupající trend vyřazování starých vozidel jsou vyřazována pouze vozidla, která se stala účastníkem dopravní nehody či vozidlo bylo nahlášeno jako odcizené, popř. majitel vozidlo prodal a již nepřešpal a při čištění komunikací bylo vozidlo odtaženo. K nejčastějším značkám vozidel, která byla vyřazena, patří škoda, Volkswagen a Ford což se týká i celé ČR (SDA, 2011).

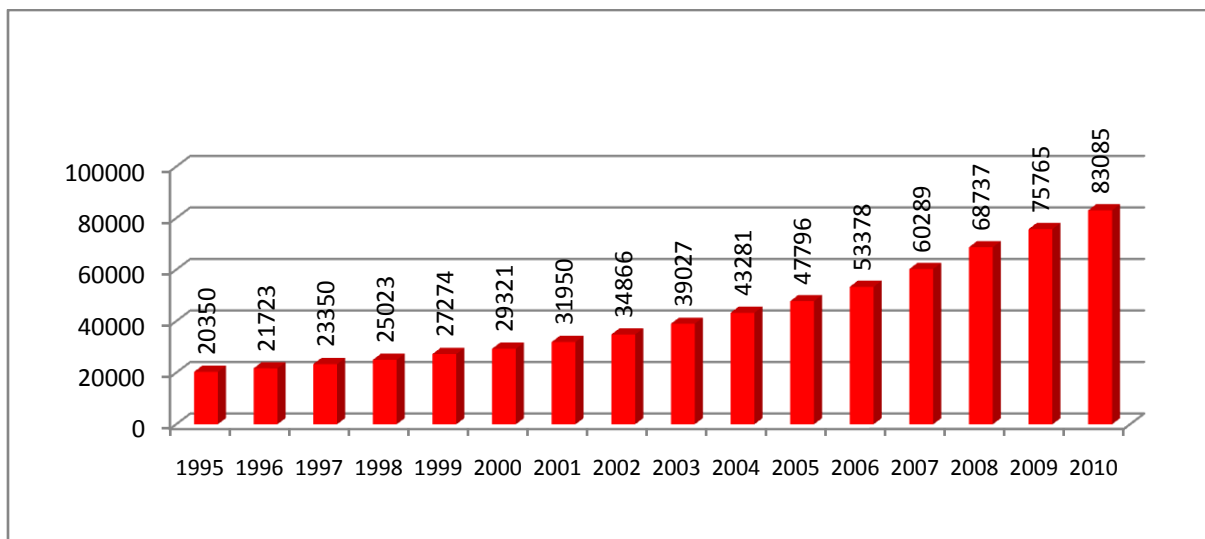


Obr. č.6 - Graf - Trvale vyřazená vozidla v ústeckém regionu v letech 1995 - 2010

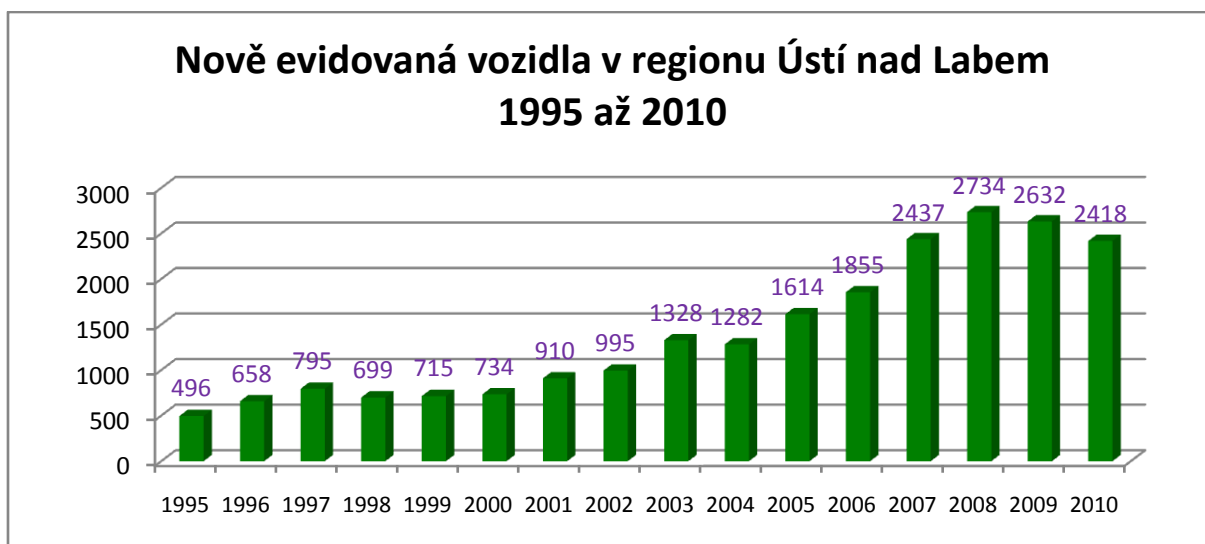
(Vlastní zpracování dat Magistrátu města Ústí nad Labem)

6.1.5 Analýza vývoje počtu evidovaných vozidel v regionu Ústí nad Labem za období od roku 1995 do roku 2010

Ve sledovaném vývoji počtu evidovaných vozidel v Ústeckém regionu bylo za posledních 15 let zaevidováno přes 60 tisíc motorových vozidel. V roce 1995 bylo na Ústecku evidováno 20350 ks vozidel a na konci roku 2010 již stav evidence vozidel v Ústeckém regionu dosáhl čísla 83085. V letech 1995- 2000 šlo o postupné zvyšování se počtu vozidel za rok, přibližně 2 až 3 tisíc vozidel ročně. Od roku 2001 začíná nárůst evidovaných vozidel v regionu, který je z velké části zapříčiněn zvýšeným dovozem vozidel ze zahraničí. Evidence tak od roku 2001 začala stoupat z 5 tisíc zaevidovaných vozidel za rok na 8 tisíc. Z těchto čísel je patrné, že v současnosti každý občan regionu Ústí nad Labem v produktivním věku má v průměru 1-2 vozidla na osobu. Z dalších skutečností vyplývá, že za posledních 15 let bylo v ústeckém regionu zaevidováno minimum množství nových vozidel a ostatní evidence se týkaly pouze přihlášených vozidel ze zahraničí či jiných regionů. Tato vozidla však již byla staršího data výroby.



Obr. č. 7 - Graf - Celkový počet evidovaných vozidel v ústeckém regionu v letech 1995 - 2010



Obr. č. 8 - Graf - Nově evidovaná vozidla v ústeckém regionu v letech 1995 - 2010

(Vlastní zpracování dat Magistrát Města Ústí nad Labem 2011,

6.2 Návrhy na řešení této problematiky v Ústeckém regionu

Základním návrhem řešení zdejší problematiky je obnovení činnosti zpracovatelů vozidel s ukončenou životností – autovraků v regionu. Toto je možné oslovením původního provozovatele tohoto zařízení či oslovením firem, které se touto problematikou zabývají v okolních regionech či v ostatních regionech celé ČR. Toto jednání musí být provedeno vedením města Ústí nad Labem, ve spolupráci s ostatními obcemi regionu, neboť krajské město s 95 tisíci obyvateli a následně i okolní obce s dalšími 26 tisíci obyvateli by si určitě zasloužili, aby mohli své vozidla s ukončenou životností odevzdávat do místa k tomu určeného v Ústeckém regionu. Funkční provozovatel zařízení na zpracování s vozidly s ukončenou životností – autovraky, bude mít za následek úbytek všech shora uvedených problémů s autovraky. Dalším návrhem řešení k této problematice je možnost zavedení zpětného výkupu starých pneumatik ze strany sběrných dvorů v celém regionu. Sběrné dvory by tyto pneumatiky mohli vykupovat stejnou formou, jako je prováděn výkup kovového odpadu ve sběrnách a náklady na výkup těchto pneumatik by vykazali na vrub města Ústí nad Labem. Cena za výkup by se mohla stanovit na minimální částce od 2 do 5 Kč za jednu pneumatiku. Toto by jistě vedlo k tomu, že sběrači kovů by se rychle přeorientovali na sběr pneumatik a došlo by k značnému úbytku a vymizení těchto pneumatik z regionu jako v případě kovového odpadu, který se zde již prakticky nevyskytuje. V tomto směru bych také zdůraznil, že městu Ústí nad Labem vychází daleko draž čištění prostor v problémových částech města Ústí nad Labem po vozidlech s ukončenou životností - autovracích a jejich nekovových částí, které zde sběrači kovů zanechali. Jeden výjezd k těmto odpadům, tak vychází jako výkup minimálně 400 pneumatik při maximální výkupní ceně za 1 ks pneumatiky která je zde navrhována (POH ÚL, 2006).

Dalším řešením, které je zde možné navrhnout v této problematice je důsledná kontrola sběrných dvorů pro kovové odpady, ze strany Polcie ČR a orgánů magistrátu města Ústí nad Labem a okolních obcí což je v současnosti postupně zaváděno ve stále vyšší míře což přináší postupné výsledky ve zlepšení evidence sběrných dvorů v činnosti výkupů částí autovraků, kdy tato činnost postupně tímto patřením ze strany Policie ČR ubývá. Problémem je zde skutečnost, že není možné každodenní monitorování všech sběrných dvorů v regionu. Ze strany státních orgánů v regionu dochází k monitorování a kontrolám pouze vytipovaných objektů a namátkovým kontrolám ostatních sběrných dvorů. Problém s majitelem, který nemá zájem ekologicky zlikvidovat své staré vozidlo, lze v určité míře řešit v souvislosti se zákonem o přestupcích dle § 47b odst. 1 písm. d) zákona č. 200/ 1990 Sb. kdy je možno použít tento paragraf kde je mimo jiné napsáno, že přestupku se dopustí ten, kdo neudrhuje čistotu a pořádek na svém nebo jím užívaném pozemku tak, že naruší vzhled obce. Za toto jednání může být prostřednictvím místně příslušné obce pokuta do výše 10000,-Kč.

6.3 Návrh na zajištění potřebné kapacity pro zpracování autovraků v regionu

Při zpracování práce bylo jedním z cílů návrh na zjištění potřebné kapacity pro tuto problematiku v regionu. V tomto případě bych chtěl uvést, že vzhledem k současné situaci, která v regionu panuje, co se týče těchto vozidel, je nereálné se přesně vyjádřit k počtu takto zpracovaných vozidel. Za předpokladu, že zde případný zpracovatel opět spustí svůj provoz, není možné říci, zda bude dostatečně kapacita 300 aut ročně, které tu byly zpracovávány v letech 2006 – 2008. K tomuto dále uvádím, že vzhledem ke stoupajícímu počtu evidovaných vozidel v regionu je zřejmý předpoklad tohoto, že majitelé těchto evidovaných a provozovaných vozidel se jich budou chtít zbavit po dosloužení a ukončení jejich životnosti. Za těchto okolností, je nutno počítat s navýšením kapacity na toto zpracování. Kapacita zpracování by se měla navýšit minimálně na 500- 600 ks ročně, aby tak byla pokryta kapacita pro celý ústecký region.

7 Diskuze

Není nutné zdůrazňovat, jak je v dnešní době významné se chovat zodpovědně v souladu s principy trvale udržitelného rozvoje. Myslím, že si v současné době většina lidí uvědomuje, že nic není nevyčerpatelné a každé nevhodné a neekologické chování se v dlouhodobém efektu nevyplácí. Toto samozřejmě platí i pro nakládání s odpady. Bylo by asi iracionální se domnívat, že odstranění odpadu skládkováním je to nejlepší, co můžeme udělat. Souhlasím s názorem, že třídění a recyklace odpadu by v dnešní době mělo být už jistou samozřejmostí, tak jak je to běžné v západních zemích (HEJNA, 2010).

Nakládání s odpady, by mělo být samozřejmostí pro každého občana nejen ČR nebo unie, ale v rámci možností všech obyvatel světa. Jako ekonomicky vyspělá země produkujeme velké množství odpadů a je třeba výrobky vracet ke zpětnému odběru po skončení jejich životnosti. Ne jinak je to samozřejmě i s autovraky, tedy automobily, které již nejsou vhodné pro provoz na pozemních komunikacích.

Automobil se skládá z kovů, plastů, pryže, skla a maziv. Po jejich separaci je všechny lze opětovně použít při výrobě jiných produktů a v případě kovů i opět těch samých výrobků. Podle mého názoru se v našem regionu v tomto odvětví od začátku nového tisíciletí velmi pokročilo a systém zákonů kontrol a povinnost dokládat potvrzením o předání k recyklaci je jen jedním z kroků, které nám v tomto ohledu pomáhají řešit situaci a otázku „KAM S NÍM“ Tato Nerudovská otázka nás už tolik trápit nemusí, protože my všichni si už pomalu, ale jistě uvědomujeme, že odpad nelze nechat na ulici a je třeba ho odevzdat tam kde jsou na jeho odběr připraveni, přizpůsobeni a nás může jen těšit, že také svým dílem přispíváme k čistější modré planetě.

Během zpracování diplomové práce byl zjištěn rovněž postoj některých vlastníků starých vozidel k problematice nakládání s autovraky. Vesměs vyjadřovali nespokojenost, že za své vozidlo museli zaplatit v minulosti nemalou částku a nyní jsou nuceni odevzdat k ekologické likvidaci a nedostanou za svého miláčka ani korunu. Další skupinu nespokojených občanů tvoří ti co vozidel stejné značky a typu vlastní více. Raději by v registru vozidel měli evidováno pouze jedno ze svých vozidel, tedy to pojízdné a z ostatních by si postupně odebírali potřeby, náhradní díly na opravy svého pojízdného automobilu, nebo by některé lukrativní díly rozprodali různým zájemcům a to i přes internetové burzy. Samozřejmě souhlasím s tím, že až z vozidel budou vraky plné nepoužitelných součástí a nebezpečných odpadů, tak by tyto měl převzít, jak jinak než zdarma nějaký zpracovatel. Další část majitelů starých vozidel raději odveze svůj starý vůz do sběrných surovin, kde jej vykoupí za částku zhruba 1,- Kč/kg (Dejnožka, 2010)

8 Závěr

V diplomové práci jsem řešil problematiku a Ústecký region ohledně nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraku, neboť tento průmyslový region za posledních 15 let zvýšil svůj počet osobních automobilů z 20 tisíc na 83 tisíc a počet aut stále roste. Nárůst osobních automobilů se projevuje v celém regionu a ve zvýšené míře v samotném Krajském městě Ústí nad Labem, což sebou nese v současnosti značný nedostatek parkovacích míst. Parkovací místa tak v určité míře zabírají také vozidla s ukončenou životností – autovraky. Tímto jevem dochází ke značnému zatížení infrastruktury v celém regionu.

Z tohoto důvodu jsem se zde zaměřil na vytvoření metodického postupu k nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraky. Tento pokyn je určen pro policisty Obvodních oddělení při Územního odboru Policie ČR v Ústí nad Labem, kteří spolu se strážníky Městské policie v Ústí nad Labem a v okolních obcích regionu, každý den řeší problematiku vozidel s ukončenou životností – autovraků. Tato vozidla stojí na parkovacích místech v celém regionu a zabírají tak místa ostatním vozidlům obyvatel regionu, kteří neustále volají po tom, aby tato místa jim byla k dispozici a nezabírala tato místa vozidla s ukončenou životností – autovraky. Pokusil jsem se o vytvoření jednoduchého postupu pro každého z policistů, který bude přivolán na místo oznámení o tomto problému a podle tohoto postupu by měl být schopen provést zjištění, zda vozidlo neprochází v evidenci odcizených vozidel a rychlé zjištění totožnosti majitele tohoto odstaveného vozidla s ukončenou životností – autovraku. Policista by dále měl být schopen na místě fundovaně pracovat a problém týkající se tohoto odstaveného vozidla vyřešit a pokusit se zajistit, aby toto vozidlo bylo v co nejkratší možné době, odstraněno z místa nálezů k dalšímu zpracování. V případě okresu Ústí nad Labem se dosud bohužel jedná pouze o odtažení tohoto vozidla na sběrný dvůr Dopravního podniku města Ústí nad Labem. V případě ostatních obcí v regionu se jedná o odstavná místa, která jsou k tomu v jednotlivých obcích vyčleněna, většinou se jedná o prostory garážových dvorů či odstavných parkovišť na pozemcích jednotlivých obcí.

Vzhledem k současné legislativě k této problematice vozidel s ukončenou životností je mi jasné, že tento postup pro policisty, kteří budou tuto situaci řešit na místě oznámení o nálezů vozidla s ukončenou životností – autovraku, bude základním vodítkem, neboť jsou určité nedostatky v evidencích motorových vozidel, kdy tyto nedostatky se týkají hlavně tzv. vozidel v převodu, kdy zde není jasně určeno, kdo je poslední majitel vozidla, a proto zejména policisté pracující mimo město Ústí nad Labem se s tímto problémem dříve nebo později setkají a nebudou schopni problém vyřešit tak rychle, jak si oznamovatel této události přeje.

V samotném městě Ústí nad Labem by však tento problém měl nastat pouze sporadicky, neboť Policie ČR zde úzce spolupracuje s Městskou policií v Ústí nad Labem, která se tímto problémem zabývá již několik let.

Jsou zde již vypracovány postupy pro odstranění těchto vozidel s ukončenou životností – autovraků. Byly zde provedeny analýzy nakládání a vývoj množství těchto vozidel s ukončenou životností – autovraků v regionu. Dále byla provedena analýza počtu odcizených vozidel v regionu starší 15 let, které spadají do této problematiky.

V případě nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraky v Ústeckém regionu je vzhledem k současné nefunkčnosti zpracovatele, tato problematika řešena cestou Magistrátu města Ústí nad Labem ve spolupráci se zpracovatelem vozidel s ukončenou životností – autovraků, firma Antonín Spurný se sídlem v Děčíně, který zde má smlouvu na odběr těchto vozidel s ukončenou životností – autovraků. Ostatní obce si tento problém řeší samostatně po domluvě s jednotlivými zpracovateli v okolních regionech. Vzhledem k této současné situaci je zde značný nárůst nelegálního nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraky, které končí ve sběrných dvorech. Tyto případy zde nejsou ojedinělé a je to ovlivněno zejména tím, že zde není zpracovatel, který by tento problém minimalizoval. V případě analýzy vývoje množství vyřazených vozidel je zde zřejmý nárůst vždy po novelizaci zásadních právních norem v této problematice což se projevuje na nárůstu jak vyřazených vozidel tak při nárůstu odcizených vozidel. Při vytipování problémů byl zjištěn zásadní problém, a sice již několikrát zmiňovaný nefunkční zpracovatel v regionu což má za následek i navazující problémy, které zde vznikají, a sice ve formě různých druhů odpadu, které je poté nutno řešit což sebou nese finanční zatížení zejména Ústeckého magistrátu. S tím souvisí i možnost návrhu řešení ve formě obnovení funkčnosti zpracovatele a odstranění současného odpadu, který s touto nefunkčností vzniká. Je zde třeba kontaktovat zpracovatele a jednat o zprovoznění jejich činnosti v regionu v kapacitě, která bude schopna zpracovat zvýšený nárůst těchto vozidel s ukončenou životností – autovraků, které budou neustále přibývat. Obnovení této činnosti tak bude mít pozitivní dopad na celý region, zvláště pak na životní prostředí, v neposlední řadě i na finanční rozpočet města Ústí nad Labem, který již nebude muset investovat do úklidu nekovových částí po těchto vozidel s ukončenou životností – autovraků, které se v dnešní době nacházejí.

Výjimečně zatíženou čtvrtí je zde Ústí nad Labem část Předlice. Ostatní části města jsou tímto problémem taktéž zatíženy, avšak zde se daří tuto problematiku alespoň částečně řešit rychleji prostřednictvím Městské policie a Policie ČR. Během šetření k této práci, které trvalo delší dobu v řádech měsíců, bylo provedeno zmapování celého regionu za účelem zjištění nejčastějších míst výskytu volně stojících vozidel s ukončenou životností – autovraků, kdy

v tomto směru zcela jasně dominovalo město Ústí nad Labem. V tomto bych rád poděkoval zejména městské Policii v Ústí nad Labem.

V literární rešerši této práce jsou uvedeny základní pojmy k vozidlům s ukončenou životností, jakož i veškeré pojmy, týkající se celé této problematiky. Je zde uvedena současná právní úprava České republiky a okolních EU, taktéž jsou zde popsány veškeré povinnosti spojené s nakládáním s vozidly s ukončenou životností u všech subjektů, kteří pracují s touto problematikou a technologie která se při tomto nakládání využívá. V práci je také popsáno nakládání s vozidly s ukončenou životností v okolních státech. Při srovnání legislativních možností jednotlivých okolních států jsem nezjistil žádné výrazné odlišnosti ohledně nakládání s vozidly s ukončenou životností – autovraků, mimo pokut, které jsou v ČR výrazně nižší než u našich sousedů, zejména pak v SRN.

V práci jsem si nekladl za cíl změnit či upravit současnou problematiku nakládání s autovraky, avšak poukázat na nedostatky, týkající se této problematiky v ústeckém regionu, kde žiji a pokusit se navrhnout přijatelné řešení tohoto problému který zde je. Návrh celkového řešení musí být přijatelný pro všechny zúčastněné strany, které se na této problematice podílejí, a to už jak státní orgány, zpracovatelé i samotní majitelé vozidel s ukončenou životností.

9 Literatura a použité zdroje

1. Haug Gunter,2010: Gottlieb Daimler – Der Traum von fahren. Masken –Verlag, Stuttgart,1.Aufl. August 2010,
2. Lessing Hans-Erhard,2007: Mannheimer Pioniere, Wellhofer-Verlag, Mannheim, Seite 77
3. BROŽEK M., 2006: Zpracování kovového odpadu. Česká zemědělská univerzita, Praha, online: etext.czu.cz/img/skripta/64/tf 42-1.pdf, cit. 16.3.2010.
4. Kožíšek Petr, Jan králík, 1995,: L & K – Škoda 1895-1995, Libertas a.s. , s. 50-51
5. Rak Roman,Pajer Martin , 1999, Identifikace vozidel, Eurotax Švýcarsko,Petr Lejček – SPRONT Praha,
6. Apetauer M.,2002, Automobilismus v 21. Století ,Univerzita J.E.Purkyně v Ústí nad Labem
7. LEŠINSKÝ J., 1999: Automobilizmus a koloběh materiálu. Odpady 4: 8-10
8. CHMIELEWSKÁ E., 2008: Autovraky a ich recyklácia. Odpady 7: 15-16.
9. JUDL J., 2009: Modul Autovraky Informačního Systému Odpadového Hospodářství. Odpadové fórum 9: 10-11.
10. KVÍTEK J., 2009: MA ISOH – Autovraky, Odpadové fórum 9: 12 – 13.
11. GEUSSOVÁ M., 2009: Zátah na stará auta. Moderní obec. 2: 33
12. ŠIMÍČEK V., 2008: Odstavené vozidlo v rozsudku Nejvyššího správního soudu. Moderní obec 9: str. 42 – 43.
13. VOLEJNÍK J., 2008: Ekologické odstraňování autovraků je živořící činností. Odpady 2: 13 – 15.
14. ENVIRONMENT, 2007: End-of-life vehicles: report on resue, recovery and recycling targets blond 2015. Issue tracker Environment 2:42.
15. BOŽEK F., URBAN R. a ZEMÁNEK Z., 2003: Recyklace. MoraviaTisk, Vyškov: 238 s.
16. RECYCLING magazin, 2009: Energie aus Shredderrückständen. Recycling magazin 7: 31.
17. STEIGEMANN U., 2005: Shredderleichtfraktion als Ersatzbrennstoff? Recycling magazin 2: 14 – 15.
18. PLOETZ Ch., REUSCHER G. A STOLLBERG Ch., 2005: Sortenreiner Kunststoff aus Alt-Kfz. UmweltMagazin 3: 38 -39
19. VRABEC J. a POLÍVKA E., 2009: Šrotovné a autovraky. Odpady 7-8: 13-14.
20. HŘEBÍČEK J. a kol. 2009: Integrovaný systém nakládání s odpady na regionální úrovni. Littera, Brno 202 s.
21. SCHLEINKOFER A., 2008: Materialwelle rollt an. Recycling magazin 7: 20 – 21.

22. KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ, 2009: Zpráva Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – O provádění směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností za období let 2005 – 2008. Komise Evropských společenství, Brusel, 7s.
23. LUPTÁKOVÁ I., 2008. V tomto roku už překročil počet spracovaných starých áut 10 500 kusov, zásluhu na vysokom počte spracovaných vozidiel má aj recyklačný fond. Odpady 7: 16.
24. PUCHOVSKÝ J., 2009: Recyklácia starých áut kulminovala. Recyklácia AZZZ 3: 1
25. ETC CONSULTING GROUP, 2006: Návrh revize právní úpravy zpětného odběru v ČR. ETC Consulting Group s.r.o., Praha, 114 s.
26. GOLDMANN D., 2006: Vom Altauto zur Rohstoffquelle. UmweltMagazin 1/2: 30-32.
27. WÖTZEL J. a KOSS K.-D., 2006: GESSA – die Gemeinsame Stelle Altfahrzeuge der Bundesländer. Müll und Abfall 11: 607 – 608.
28. BUCHERT M., KOHLMAYER R. a KARCHER S., 2007: Export aus Deutschland und der EU – eine Einbahnstrasse für Gebrauchtfahrzeuge. Recycling magazin 18: 22 – 24.
29. ŠOOŠ L., 2008: Stav a prespektívy spracovania starých vozidel na Slovensku. Odpadové fórum 9: 14-16
30. Plán odpadového hospodárství města Ústí nad Labem z roku 2006,
31. KUHN M., 2008: Hochglanz trotz gebrauchter Teile. Recycling magazin 16: 17.
32. Hejna P., 2010: DP, Sledování nakládání s vozidly s ukončenou životností, ČZU Praha, 90 s.
33. Dejnožka J., 2010: DP, Nakládání s autovraky v Libereckém kraji, ČZU Praha, 77s.

Elektronické zdroje:

- Sdružení automobilového průmyslu:
<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={6B406E48-5BD6-4527-AE7A-EABA394F447A}>, cit. 18. 04. 2011.
- Český statistický úřad: <http://www.czso.cz/xu/redakce.nsf/i/home>, cit 30.3.2011.
- MŽP ČR, 2011, MA ISOH – webový portál. Ministerstvo životního prostředí České republiky, Praha: <https://autovraky.mzp.cz/webklient/>, cit. 27. 4. 2011.
- VALTA J., 2009: Informační systém sledování toku vybraných autogramů MA ISOH. CENIA, česká informační agentura životního prostředí Praha, http://www.issz.cz/archiv/2009/download/prezentace/valta_cenia.pdf, cit. 21. 4. 2011.
- CENIA, 2011: Autovraky, CENIA, česká informační agentura životního prostředí Praha: <http://www.cenia.cz/>, cit. 28. 4. 2011.
- MŽP ČR, 2011: Plán odpadového hospodářství České republiky na roky 2003 – 2013. Ministerstvo životního prostředí České republiky, Praha: http://www.mzp.cz/cz/plan_odpadoveho_hospodarstvi,
- BEZ VRAKŮ O.S., 2011: Technologie zpracování., Pardubice: <http://www.bezvraku.cz/index.php?str=technologieZpracovani&menu=infoPodnikatel&s=2>, cit. 27. 4. 2011.
- MŽP ČR, 2011a: Program na podporu systému nakládání s autovraky. Ministerstvo životního prostředí České republiky, Praha: [http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/program_nakladani_s_autovraky/\\$FILE/ON-prilohy_VI-20101129.pdf](http://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/program_nakladani_s_autovraky/$FILE/ON-prilohy_VI-20101129.pdf), cit. 28. 4. 2011.
- GESA, 2010: Werbemöglichkeiten auf www.altfahrzeugstelle.de. GESA, Neumünster: <http://www.altfahrzeugstelle.de/index.php?sp=de&id=54>, cit. 29.3.2011.
- MŽP SR, 2010: Register autorizovaných zariadení na spracovanie starých vozidiel. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Bratislava: <http://www.minzsp.sk/files/oblasti/odpady-a-obaly/stare-vozidla/registre/zoznam-autorizacii.pdf>, cit. 27. 4. 2011.
- FORS, 2010: Stacje demontażu a Punkty przyjeć. Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów: <http://www.fors.pl/?lang=1&cat=1>, cit 27.4.2011.
- Recycling Portal EU: <http://www.recyclingportal.eu/artikel/20573.shtml>, cit. 27.4.2011

- ÖCAR, 2010: Rücknahmestellen. ÖCAR Automobilrecycling GmbH, Vídeň, online: <http://www.oecar.at/> cit. 26. 4. 2011.
- Státní fond životního prostředí České republiky, Praha: <https://www.sfzp.cz/sekce/537/program-na-podporu-systemu-pro-nakladani-s-autovraky>, cit 28. 4. 2011.
- EUR-Lex 2011, Přístup k právu EU: <http://eurlex.europa.eu/Result.do?idReq=5&page=1&refinecode=>, cit. 27.4.2011
- Evropská agentura pro životní prostředí: http://www.eea.europa.eu/publications#c9=all&c14=&c12=&c7=en&b_start=0&c5=wa ste, cit 28. 4. 2011.
- Svaz Dovozců automobilů: <http://portal.sda-cia.cz/statr/2011-3.vyrm.CZ.html>, cit 28. 4. 2011.
- Šrédr na drcení autovraků: <http://www.fransvandenmosselaar.nl/carrecyclingsystems/car-dismantling-system> , cit 26. 4. 2011.
Šrédr na drcení autovraků: http://www.kohl-eisen.at/technik/kohl-eisen_sierra.JPG, cit, 26. 4. 2011.
Demontážní linka: <http://www.fransvandenmosselaar.nl/carrecyclingsystems/car-dismantling-system>, cit 26. 4. 2011.
- Mapka Ústeckého regionu: <http://www.czso.cz/cz/cisla/1/13/130704/mapy/orp4214.jpg>, cit 26.4.2011.
-
-
-

Legislativa:

- Bundesgesetzblatt Jahrgang 2002 Teil I Nr. 41, Seite 2199, Gesetz über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz), v platném znění.
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES, o vozidlech s ukončenou životností, v platném znění.
- Směrnice Ministerstva životního prostředí č. 13/2006, o poskytování finančních prostředků ze Státního fondu životního prostředí ČR, v platném znění.
- Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recydingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. Nr 25, poz. 202 z późn. zm.), v platném znění.

- Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Abfallvermeidung, Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen (Altfahrzeugeverordnung) BGB1. II Nr. 407/2002, v platném znění.
- Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 352/2008 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady z autovraků, vybraných autovraků, o způsobu vedení jejich evidence a evidence odpadů vznikajících v zařízeních ke sběru a zpracování autovraků a o informačním systému sledování toků vybraných autovraků (o podrobnostech nakládání s autovraky), v platném znění.
- Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 381/2001 Sb., kterou se vydává Katalog odpadů a další seznamy odpadů a států pro účely dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), v platném znění.
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 125/2004 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o spracúvaní starých vozidiel a niektorých požiadavkách na výrobu vozidel, v platném znění.
- Vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), v platném znění.
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění.
- Zákon č. 223/2001 Z.z., o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v platném znění.
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) v platném znění.
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.

Seznam příloh:

Příloha č. 1 – Téze k přípravám nových právních předpisů v oblasti odpadového hospodářství pro problematiku autovraků

Vozidla s ukončenou životností (autovraky)

Harmonizace národní legislativy upravující nakládání s autovraky s požadavky EU byla provedena euronovelou.

Hlavní principy:

Ochrana životního prostředí

Řádné fungování vnitřního trhu a zamezení narušení hospodářské soutěže

Vlastník úplného vybraného vozidla s ukončenou životností - autovraku, nebude zatížen jakýmkoliv výdajem při jeho předání zpracovateli.

Výrobce a akreditovaný zástupce se podílí na nákladech na zavedení systému sběru a zpracování vybraných autovraků.

Výrobce a akreditovaný zástupce hradí veškeré náklady nebo jejich značnou část na nakládání s vybranými autovraky.

Všechna vozidla s ukončenou životností – autovraky, kterých se chce nebo má povinnost jejich vlastníků zbavit, mají být předána do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

Zásady řešení:

Diferencovat nakládání s vybranými vozidly s ukončenou životností, resp. vybranými autovraky (podléhajícími směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností) a s ostatními vozidly s ukončenou životností, resp. autovraky.

Zařazení vozidel s ukončenou životností do režimu zpětného odběru.

Zajistit vlastníkově úplného vybraného vozidla s ukončenou životností bezplatnost jeho odevzdání vozidla autorizovanému zpracovateli.

Vytvořit nástroje, které zamezí úniku autovraků mimo systém legálního ekologického nakládání (odstraňování).

Vytvořit nástroje, pomocí kterých bude možno vyžadovat dokladování o ekologickém nakládání (odstraňování) i v případech vozidel dovezených na přestavby či na náhradní díly.

Přenést financování systému na subjekty, jimž tuto povinnost ukládá EU dle zásady „znečišťovatel platí“, případně toto financování rozvrhnout mezi více poplatníků.

Příloha č. 2. – Katalog odpadů - skupina katalogu odpadů č. 16 Odpady v tomto katalogu jinak neurčené (Katalog odpadů - Příloha č. 1 k vyhlášce č. 381/2001 Sb.)

16 01 Vyřazená vozidla (autovraky) z různých druhů dopravy (včetně stavebních strojů) a odpady z demontáže těchto vozidel a z jejich údržby

16 01 03 Pneumatiky

16 01 04* Autovraky

16 01 06 Autovraky zbavené kapalin a jiných nebezpečných součástí

16 01 07* Olejové filtry

16 01 08* Součástky obsahující rtuť

16 01 09* Součástky obsahující PCB

16 01 10* Výbušné součásti (např. airbagy)

16 01 11* Brzdové destičky obsahující asbest

16 01 12 Brzdové destičky neuvedené pod číslem 16 01 11

16 01 13* Brzdové kapaliny

16 01 14* Nemrznoucí kapaliny obsahující nebezpečné látky

16 01 15 Nemrznoucí kapaliny neuvedené pod číslem 16 01 14

16 01 16 Nádrže na zkapalněný plyn

16 01 17 Železné kovy

16 01 18 Neželezné kovy

16 01 19 Plasty

16 01 20 Sklo

16 01 21* Nebezpečné součástky neuvedené pod čísly 16 01 07 až 16 01 11, 16 01 13, 16 01 14

16 01 22 Součástky jinak blíže neurčené

16 01 99 Odpady jinak blíže neurčené

Symbolem „*“ jsou označeny nebezpečné odpady.

Příloha č. 3 -Potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků

Potvrzení o převzetí autovraku

| Potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků | |
|--|--|
| PČP : | IČPS : |
| Identifikace provozovatele zařízení, který vydal potvrzení: | |
| IČ provozovatele: | <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Název provozovatele: | |
| Adresa provozovny, kde došlo k převzetí autovraku: | |
| Přijímající osoba: | |
| Souhlas k provozu zařízení ke sběru autovraků dle § 14 odst. 1 zákona o odpadech: | |
| Souhlas vydal: | |
| Číslo jednací souhlasu: | <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Datum vydání souhlasu: | <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Doba platnosti souhlasu do: | <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Údaje o převzatém autovraku: | |
| Datum převzetí autovraku: | <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Registrační značka autovraku: | <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Stát registrace / rozeznávací značka státu: | |
| Kategorie vozidla, výrobce a typ (model): | |
| Identifikační číslo vozidla (VIN): | <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Hmotnost autovraku: | <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Identifikační číslo motoru, je-li uvedeno v osvědčení o registraci: | |
| Identifikační číslo nutných částí vozidla, je-li na nich uvedeno: | |
| Číslo technického průkazu: | |
| Rok výroby / první registrace vozidla ve státě registrace: | |
| Předávající: | |
| Státní příslušnost předávajícího: | |
| Adresa předávajícího (trvalý pobyt): | |
| IČ <input style="width: 100%;" type="text"/> | nebo datum narození: <input style="width: 100%;" type="text"/> |
| Přijímající osoba potvrzuje, že převzala vybrané vozidlo úplné, obsahující části schválené výrobcem a neobsahuje odpad, který nemá původ ve vybraném vozidle. | |
| <u>Pokud není vozidlo úplné, uveďte chybějící části:</u> | |
| | |
| Autovrak přijal a údaje ověřil (Podpis): | Autovrak odevzdal (Podpis): |
| | |

Příloha č. 4 – Výzva k odstranění odstaveného vozidla v Ústí nad Labem

**Úřad městského obvodu Ústí nad Labem - město
odbor čistoty a zeleně
Velká Hradební 8A
400 02 Ústí nad Labem**

Podle §19 odst. 2. zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích je na dálnicích, silnicích a místních komunikacích zakázáno odstavovat silniční vozidlo, které je trvale nezpůsobilé k provozu a není opatřeno SPZ, nebo které je zjevně technicky nezpůsobilé k provozu (vrak). Podle správního orgánu je toto vozidlo považováno za vrak.

Dále dle cit. zákona je vlastník vraku povinen na výzvu vlastníka místní komunikace odstranit vrak do 2 měsíců od doručení výzvy k odstranění. Neučiní-li tak, odstraní a zlikviduje vrak vlastník této pozemní komunikace na náklady vlastníka vraku. Pokud vlastník vraku nesplní svou povinnost, bude tedy vrak po uplynutí dvou měsíců ode dne zveřejnění veřejným vyhlášením na úřední desce odstraněn.

ÚŘAD MĚSTSKÉHO OBVODU
39 Ústí nad Labem - město

Datum zveřejnění:.....

Příloha č. 5 – Sdělení odboru odpadů MŽP o výkladu k § 37a zákona č. 185/2001 Sb., ve znění zákona 154/2010 Sb.

K § 37a odst. 2

Podle § 37a odst. 2 jsou výrobci součástí používaných ve vozidlech povinni poskytovat zpracovatelům vybraných autovraků v rozsahu požadovaném těmito zařízeními příslušné informace pro demontáž, skladování a zkoušky součástí, které lze opětovně použít.

Uvedeným ustanovením není, dle směrnice 2000/53/ES, dotčena ochrana průmyslového vlastnictví a obchodního tajemství podle jiných předpisů (obchodní zákoník, zákon č. 527/1990 Sb. apod.). To znamená, že rozsah informací požadovaných zpracovateli vybraných autovraků se nesmí týkat údajů, které jsou předmětem průmyslového vlastnictví a obchodního tajemství (m. j. i výrobní, technologické, materiálové či zkušební know-how). Příslušná informace poskytnutá výrobcem tedy bude přiměřená těmto skutečnostem. Přiměřenost informace se vztahuje též na případy, kdy výrobci nejsou známy limitní rozsahy opotřebení, které ještě umožňují další použití součástí ve vozidlech, nebo když požadovanými informacemi nedisponuje.

K § 37a odst. 5 písm. a)

Směrnice 2000/53/ES neurčuje konkrétní hustotu sběrných míst. Proto se podle § 37a odst. 5 písm. a) in fine považuje za přiměřenou hustotu sběrných míst, pokud ve správním obvodu každé obce s rozšířenou působností, kde je prodejní místo výrobce, je vytvořeno minimálně jedno sběrné místo vybraných autovraků a jejich částí. Pojem „prodejní místo výrobce“ není v zákoně o odpadech přímo definován. Pro účely tohoto zákona se jím rozumí prodejna, kde výrobce vlastním jménem a na vlastní odpovědnost prodává motorová vozidla své značky. Pokud výrobce ve správním obvodu obce s rozšířenou působností takové místo nemá, nemá povinnost zajistit vytvoření sběrného místa vybraných autovraků a jejich částí.

K § 37a odst. 6

Podle § 37a odst. 6 musí výrobce nebo akreditovaný zástupce ke splnění povinností stanovených v odstavci 1 písm. c) a odstavci 3 uzavřít písemnou smlouvu s osobou oprávněnou ke sběru, výkupu, zpracování, případně využívání a odstraňování vybraných autovraků, pokud jí není sám. Povinnost výrobců a akreditovaných zástupců je však již uložena ustanovením, na něž se zde odkazuje. Smyslem tohoto ustanovení je pouze uvést způsob, jakým má být povinnost splněna.

Ke splnění povinností stanovených v odstavci 1 písm. c) a odstavci 3) postačuje, když výrobce nebo akreditovaný zástupce uzavře nebo již má uzavřenou písemnou smlouvu s osobou oprávněnou ke sběru, výkupu, zpracování, případně využívání a odstraňování vybraných autovraků, pokud jí není sám. Výrobce nebo akreditovaný dovozce tedy nemá obecně zákonnou povinnost uzavřít smlouvu s každou osobou oprávněnou ke sběru, výkupu, zpracování, případně využívání a odstraňování vybraných autovraků a jejich částí.