

## ODŮVODNĚNÍ

### návrhu vyhlášky o podrobnostech nakládání s vozidly s ukončenou životností

#### OBEČNÁ ČÁST

#### 1. Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy, odůvodnění jejích hlavních principů

Ministerstvo životního prostředí (dále jen „Ministerstvo“) předkládá k provedení § 107 odst. 5, § 108 odst. 3 písm. a) až c), § 109 odst. 7 písm. a) až g), § 110 odst. 7 a § 112 odst. 7 zákona o výrobcích s ukončenou životností (dále také „zákon“) návrh vyhlášky o podrobnostech nakládání s vozidly s ukončenou životností.

Návrhem vyhlášky dojde k nahrazení stávající vyhlášky 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), ve znění pozdějších předpisů. Tato vyhláška bude k 1. lednu 2021 zrušena novým zákonem o odpadech.

Novou vyhlášku bylo zapotřebí vypracovat v návaznosti na návrh zákona o výrobcích s ukončenou životností, který nahradí co do úpravy autovraků (vozidel s ukončenou životností) stávající zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Předkládaná nová vyhláška v souladu s těmito zmocněními upravuje

- a) obsah provozního řádu zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností,
- b) náležitosti potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností nebo neúplného vozidla,
- c) technické požadavky na zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a na soustřeďování a skladování vozidel s ukončenou životností,
- d) způsob vedení průběžné evidence a ohlašování vozidel s ukončenou životností a jiných odpadů provozovatelem zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností,
- e) technické požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností a na zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností,
- f) části vozidel s ukončenou životností, které musejí být před jejich dalším zpracováním demontovány,
- g) způsob demontáže nebezpečných částí vozidel s ukončenou životností a způsob odčerpání provozních kapalin z vozidel s ukončenou životností,

- h) rozsah a způsob vedení průběžné evidence a ohlašování vozidel s ukončenou životností a jiných odpadů zpracovatelem vozidel s ukončenou životností,
- i) rozsah a způsob vedení evidence materiálů a částí k opětovnému použití zpracovatelem vozidel s ukončenou životností,
- j) způsob výpočtu úrovně opětovného použití a recyklace nebo jiného využití vybraných vozidel s ukončenou životností a jejich částí,
- k) podmínky přípravy k opětovnému použití opětovně použitelných dílů a jejich skladování,
- l) rozsah údajů vedených v Informačním systému pro vedení informací o vozidlech s ukončenou životností (dále jen „Informační systém“) a
- m) náležitosti dokladu o opravitelnosti vozidla a o funkčnosti částí vozidla.

Stanovený obsah provozního řádu zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností odpovídá stávající vyhlášce o podrobnostech nakládání s autovraky, pouze v případě zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností bude obsahem provozního řádu také popis nakládání s opětovně použitelnými díly a materiály určenými k přípravě k opětovnému použití a vedení evidence dílů a materiálů určených k opětovnému použití.

Technické požadavky na zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a na soustřeďování vozidel s ukončenou životností a technické požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností a na zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností vycházejí ze stávající vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky, pouze dochází k jejich mírné modifikaci.

Formát potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností je oproti stávajícímu potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků vytvořen jak v českém, tak anglickém jazyce. Z důvodu minimalizace administrativního zatížení provozovatelů zařízení ke sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností byl z potvrzení vyjmut blok zahrnující informace o vydaném povolení k provozování zařízení.

Rozsah údajů vedených v Informačním systému také vychází ze stávající vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky, nicméně dané ustanovení je oproti stávající vyhlášce zjednodušeno a zestručněno. Základní parametry informačního systému jsou totiž na rozdíl od vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky již upraveny v návrhu zákona.

Způsob vedení průběžné evidence a ohlašování vozidel s ukončenou životností a jiných odpadů provozovatelem zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a zpracovatelem vozidel s ukončenou životností taktéž vychází ze stávající vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky, došlo však k úpravě ohlašovaných údajů dle požadavků návrhu zákona, které slouží jako podklad pro zasílání ročního reportingu Evropské komisi v návaznosti na ohlašovací povinnost stanovenou směrnicí 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností.

Zpracovatel vozidel s ukončenou životností nově povede v rámci průběžné evidence o odpadech a způsobech nakládání s nimi odděleně evidenci materiálů a částí k opětovnému použití, které prošly přípravou k opětovnému použití.

Navrhovaná vyhláška dále nově stanovuje způsob výpočtu (vzorec) úrovně opětovného použití a recyklace nebo jiného využití vybraných vozidel s ukončenou životností a jejich částí, podmínky přípravy k opětovnému použití opětovně použitelných dílů a jejich skladování (provedení vizuální kontroly, zbavení nečistot, oddělené skladování apod.) a náležitosti dokladu o opravitelnosti vozidla a o funkčnosti části vozidla.

Nově jsou ve vyhlášce stanoveny vzory dokladu o opravitelnosti vozidla a dokladu o funkčnosti části vozidla pro potřeby celního úřadu a České inspekce životního prostředí při kontrole a prokazování, zda je příhraničně přepravované vozidlo ojetým vozidlem či vozidlem s ukončenou životností.

## **2. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem, k jehož provedení je navržena, včetně souladu se zákonným zmocněním k jejímu vydání**

Návrh vyhlášky navazuje na zákonná zmocnění pro prováděcí právní předpis v § 107 odst. 5, § 108 odst. 3 písm. a) až c), § 109 odst. 7 písm. a) až g), § 110 odst. 7 a § 112 odst. 7 v návrhu zákona o výrobcích s ukončenou životností, který má nabýt účinnosti k 1. lednu 2021 souběžně s novou vyhláškou.

Navrhovaná právní úprava plně odpovídá těmto zákonným zmocněním, nejde nad jejich rámec a je s nimi v souladu. Podle zmocnění je Ministerstvo oprávněno stanovit vyhláškou

1. obsah provozního řádu zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností (§ 107 odst. 5 návrhu zákona),
2. náležitosti potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností nebo neúplného vozidla podle § 108 odst. 1 písm. c) [§ 108 odst. 3 písm. a) návrhu zákona],
3. technické požadavky na zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a na soustřeďování a skladování vozidel s ukončenou životností podle § 108 odst. 1 písm. j) [§ 108 odst. 3 písm. b) návrhu zákona],
4. způsob vedení průběžné evidence a ohlašování vozidel s ukončenou životností a jiných odpadů podle § 108 odst. 1 písm. k) [§ 108 odst. 1 písm. c) návrhu zákona],
5. technické požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností a na zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností [§ 109 odst. 7 písm. a) návrhu zákona],
6. části vozidel s ukončenou životností, které musejí být před jejich dalším zpracováním demontovány podle § 109 odst. 1 písm. b) [§ 109 odst. 7 písm. b) návrhu zákona],
7. způsob demontáže nebezpečných částí vozidel s ukončenou životností a způsob odčerpání provozních kapalin z vozidel s ukončenou životností [§ 109 odst. 7 písm. c) návrhu zákona],

8. rozsah a způsob vedení průběžné evidence a ohlašování vozidel s ukončenou životností a jiných odpadů podle § 109 odst. 2 písm. f) [ § 109 odst. 7 písm. d) návrhu zákona],
9. rozsah a způsob vedení evidence materiálů a částí k opětovnému použití podle § 109 odst. 2 písm. g) [§ 109 odst. 7 písm. e) návrhu zákona],
10. způsob výpočtu úrovně opětovného použití a recyklace nebo jiného využití vybraných vozidel s ukončenou životností a jejich částí pro účely plnění povinností stanovených v § 109 odst. 3 [§ 109 odst. 7 písm. f) návrhu zákona],
11. podmínky přípravy k opětovnému použití opětovně použitelných dílů a jejich skladování [§ 109 odst. 7 písm. g) návrhu zákona],
12. rozsah údajů vedených v Informačním systému podle § 110 odst. 3 písm. c) a d) [§ 110 odst. 7 návrhu zákona] a
13. náležitosti dokladu o opravitelnosti vozidla a o funkčnosti částí vozidla a kritéria pro posouzení opravitelnosti vozidla [§ 112 odst. 7 návrhu zákona].

### **3. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými právními zásadami práva Evropské unie**

Navrhovaná právní úprava implementuje některé požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností a také rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností.

Návrh vyhlášky je plně v souladu s výše uvedenými právními předpisy Evropské unie i s právem Evropské unie jako celkem.

Na oblast, která je předmětem navrhované právní úpravy, se nevztahují žádné mezinárodní smlouvy, jimiž je Česká republika vázána.

### **4. Zhodnocení platného právního stavu a odůvodnění nezbytnosti jeho změny**

Přijetím navrhovaného nového zákona o odpadech dojde k 1. lednu 2021 ke zrušení stávajícího platného zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a současně ke zrušení vyhlášky 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), ve znění pozdějších předpisů.

Návrh vyhlášky navazuje na navrhovaný nový zákon o výrobcích s ukončenou životností, který dosavadní úpravu autovraků (dle terminologie zákona o výrobcích s ukončenou životností vozidel s ukončenou životností) výrazně mění. Navrhovaná vyhláška převážně vychází se stávající vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky.

Nově zpracovatel vozidel s ukončenou životností povede v rámci průběžné evidence o odpadech a způsobech nakládání s nimi odděleně evidenci materiálů a částí

k opětovnému použití, které prošly přípravou k opětovnému použití. Navrhovaná vyhláška dále nově stanovuje způsob výpočtu (vzorec) úrovně opětovného použití a recyklace nebo jiného využití vybraných vozidel s ukončenou životností a jejich částí, podmínky přípravy k opětovnému použití opětovně použitelných dílů a jejich skladování (provedení vizuální kontroly, zbavení nečistot, oddělené skladování apod.) a náležitosti dokladu o opravitelnosti vozidla a o funkčnosti části vozidla.

Účinnosti má navrhovaná vyhláška nabýt současně s návrhem zákona o výrobcích s ukončenou životností, tedy k 1. lednu 2021.

#### **5. Předpokládaný hospodářský a finanční dopad navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí**

K návrhu vyhlášky byla vypracována závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace (RIA). Podle RIA k předkládanému návrhu vyhlášky by dopady na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty a na podnikatelské prostředí České republiky měly být následující:

##### Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty:

- Vzhledem k měnícímu se formátu potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností bude nutné jednorázově vynaložit náklady na úpravu informačního systému, které se odhadují na 11 700 Kč.

##### Dopady na podnikatelské prostředí:

- Osobám přepravujícím použítá vozidla vznikne náklad na provedení technické zkoušky. Celkové náklady na technickou zkoušku a následné vystavení dokladu se odhadují na 1500 – 3000 Kč za 1 vozidlo.

Návrh nemá sociální dopady, dopady na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením ani na národnostní menšiny.

Přijetí navrhované vyhlášky by mělo mít pozitivní dopad na životní prostředí, neboť se výrazně sníží riziko nelegálního nakládání s vozidly s ukončenou životností a demontáže mimo zařízení oprávněná nakládat s odpady, kdy vzhledem k nedodržování předepsaných standardů může docházet k únikům nebezpečných látek do životního prostředí.

#### **6. Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

Navrhovaná právní úprava nemá dopad ve vztahu k zákazu diskriminace a nebude mít žádné negativní dopady na rovné postavení mužů a žen na základě hodnocení podle „Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR“.

#### **7. Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů**

Navrhovaná úprava nebude mít dopad na ochranu osobních údajů a ochranu soukromí.

**8. Zhodnocení korupčních rizik**

S navrhovanou úpravou nejsou spojena žádná korupční rizika.

**9. Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu**

Navrhovaná právní úprava nebude mít žádné dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

## **ZVLÁŠTNÍ ČÁST**

### **K § 1**

Ustanovení § 1 obsahuje souhrn zmocnění navrhovaného zákona o výrobcích s ukončenou životností uvedených v části věnované vozidlům s ukončenou životností (§ 103 – 120).

### **K § 2**

Ustanovení obsahuje odkazy na příslušné přílohy vyhlášky, kde je podrobněji stanoven obsah provozních řádů zařízení ke sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností (příloha č. 1) a technické požadavky na zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností, na soustřeďování, skladování a zpracování vozidel s ukončenou životností (příloha č. 2). V odstavci 4 je stanovena povinnost zpracovatelů vozidel s ukončenou životností třídít a zařazovat dle Katalogu odpadů části vozidel s ukončenou životností, které nebudou opětovně použity.

Vozidla s ukončenou životností zbavená všech částí dle bodu 2.3. a 2.4.1. přílohy č. 2 jsou zařazována dle Katalogu odpadů pod katalogové číslo 16 01 06 a mohou být předávána pouze dalšímu zpracovateli vozidel s ukončenou životností. V minulosti u některých zpracovatelů vozidel s ukončenou životností (autovraků) docházelo k předávání výše uvedeného odpadu, tzv. „souboru náhradních dílů“, tedy částečně demontovaných vozidel zbavených příslušných částí a kapalin, kvalifikovanému zájemci dle § 37c odst. 2 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

„Soubor náhradních dílů“ však nelze jako celek považovat za díl k opětovnému použití, jak bylo v minulosti některými zpracovateli vozidel s ukončenou životností ustanovení vykládáno. Důvodem tohoto omezení je skutečnost, že oblast nakládání s odpady z vozidel s ukončenou životností je významně regulována evropskou legislativou, jejímž smyslem je zajistit (reálné) využití materiálů vzniklých zpracováním (demontáží vozidel s ukončenou životností) v určité minimální míře. Pokud tedy zpracovatel vozidel s ukončenou životností po provedení základních demontážních operací vykáže celý skelet vozidla jako opětovně použitý, tato informace nemůže odrážet realitu, neboť příslušný kvalifikovaný zájemce (zpravidla autoservis) prakticky nemůže využít celé nekompletní vozidlo s ukončenou životností, ale pouze jeho některé části, které potřebuje. S ostatními materiály následně může nakládat způsoby, které umožňuje zákon o odpadech. Tento způsob nakládání s odpady z vozidel s ukončenou životností však již není evidenčně zaznamenán v návaznosti na vyhlášku. Tato skutečnost je pak v rozporu s cílem evropské směrnice 2000/53/ES, resp. zákona, kdy má být dosažena recyklace pro 85 % a celkové využití pro 95 % z hmotnosti vozidla s ukončenou životností.

### **K § 3**

K zápisu zániku vozidla v registru silničních vozidel je třeba dle § 13 odst. 3 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (dále jen „dopravní zákon“), doložit doklad o ekologické likvidaci silničního vozidla. Tímto dokladem je myšleno Potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností (dále jen „potvrzení“), což je obdoba stávajícího Potvrzení o převzetí

autovraku do zařízení ke sběru autovraků. Nové potvrzení obsahuje kromě části, ve které je blíže specifikováno krajským úřadem vydané povolení k provozování zařízení, stejné náležitosti jako předchozí potvrzení. Bližší specifikace vydaného povolení k provozování zařízení byla vyjmuta jednak z důvodu minimalizace administrativní zátěže provozovatelů zařízení a jednak z toho důvodu, že tyto informace nejsou pro konečného uživatele (vlastníka) vozidla nijak relevantní. Navíc bez platného povolení od krajského úřadu nemůže zařízení potvrzení vydat.

Nově je potvrzení v dvojjazyčné podobě, tedy v českém a současně anglickém jazyce. Toto rozšíření bylo učiněno z důvodu možnosti předání vozidla s ukončenou životností do oprávněného zařízení v jiném členském státě dle článku 5 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností, dle kterého mají členské státy povinnost přijmout nezbytná opatření s cílem zajistit, aby jejich příslušné orgány vzájemně uznávaly a přijímaly osvědčení o likvidaci vozidla udělená v jiných členských státech v souladu s odstavcem 3 tohoto článku. K předávání vozidel s ukončenou životností registrovaných v České republice zahraničnímu zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností dochází poměrně často a současně dochází i k tomu, že zahraniční vozidla jsou odevzdávána v českých zařízeních ke sběru vozidel s ukončenou životností.

V případě odevzdání částí vozidla s ukončenou životností, které nelze klasifikovat ani jako neúplné vozidlo s ukončenou životností, budou údaje o vozidle zadány do Informačního systému v případě, že bude odevzdána karoserie s identifikačním číslem VIN, u které bude třeba další demontáž (např. elektroinstalace, sedadla apod.), pak se takové části považují stále za vozidlo s ukončenou životností a je třeba údaje zadat do Informačního systému. Vlastníkovi vozidla však nebude vystaveno potvrzení, ale doklad, ze kterého bude zřejmé, že došlo k demontáži vozidla v rozporu se zákonem, a tento doklad bude sloužit jako důkazní materiál pro zahájení řízení o přestupku dle § 13 odst. 1 písm. a) bodu 4 dopravního zákona. V případě odevzdání karoserie s identifikačním číslem VIN, u které není třeba další demontáže, se tato karoserie zařadí pod katalogové číslo 16 01 17 Železné kovy dle katalogu odpadů a do Informačního systému se tedy údaje nezadávají.

#### **K § 4**

Stejně jako vyhláška o podrobnostech nakládání s autovraky i tato vyhláška vymezuje obsah, způsob zapojení subjektů a vedení Informačního systému ministerstvem. Rozsah vedených informací zůstává stejný jako doposud.

Obsahem Informačního systému jsou údaje o vybraných vozidlech s ukončenou životností a o osobě předávající. Klíčovým faktorem je povinnost provozovatele zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností zapojit se do Informačního systému tím způsobem, že ministerstvu zasílá údaje o všech vybraných vozidlech s ukončenou životností, které do zařízení přijímá od konečných uživatelů (nikoliv o vozidlech s ukončenou životností předávaných mezi provozovateli zařízení). Tento systém je v provozu nepřetržitě od roku 2009. Údaje o převzatém vybraném vozidle s ukončenou životností jsou zasílány v rozsahu a s náležitostmi podle přílohy č. 3 vyhlášky, ve které je stanoven vzor potvrzení o převzetí vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností. Provozovatel zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností se do Informačního systému zapojuje tím, že splní svou zákonnou povinnost vést evidenci a zasílat údaje o počtu a stavu převzatých vybraných vozidel s ukončenou životností. Údaje o vybraných vozidlech



s ukončenou životností zaslané do Informačního systému jsou zpracovány ministerstvem. Účelem Informačního systému je nejen jednotné zpracování dat, ale také umožnění zpětné kontroly porovnáním počtu trvale vyřazených vozidel z registru silničních vozidel a převzatých vybraných vozidel s ukončenou životností. Podle platného znění dopravního zákona je potvrzení o převzetí vybraného vozidla s ukončenou životností do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností obligatorní součástí žádosti o zápis zániku vozidla v registru silničních vozidel.

Informační systém obsahuje také pro veřejnost dostupný registr zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností, kam mohou vlastníci vozidel odevzdat svá vozidla s ukončenou životností. Data o povolených zařízeních ke sběru vozidel s ukončenou životností se automaticky přepisují poté, co je příslušný krajský úřad vloží do Informačního systému odpadového hospodářství dle nového zákona o odpadech (Registr zařízení). To je důležité zejména pokud jde o informace o provozovateli zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností, kteří jsou oprávněni při přijetí vozidla s vyznačeným identifikačním číslem vozidla do zařízení vydávat potvrzení o převzetí v rozsahu a s náležitostmi podle přílohy č. 3 vyhlášky.

Veřejné webové stránky Informačního systému umožňují ověřit, zda byly údaje o vozidle zadány do Informačního systému, a to zadáním na příslušných webových stránkách identifikačního čísla VIN, registrační značky vozidla či IČPS (identifikační číslo potvrzení v systému). Dále má veřejnost možnost na webových stránkách Informačního systému dohledat statistiky o počtu převzatých a stornovaných vozidel s ukončenou životností, průměrné hmotnosti a stáří vozidel s ukončenou životností, počtu povolených zařízení v jednotlivých krajích apod. Data jsou dostupná od roku 2009 a vedení a zveřejňování těchto údajů zůstane zachováno.

Provozovatel zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností má povinnost do Informačního systému zaslat tři fotografie vozidla s ukončenou životností – fotografii celkového pohledu na vozidlo, ze které bude možné vozidlo s ukončenou životností identifikovat a ze které bude zřejmé, že se vozidlo s ukončenou životností nachází v provozovně provozovatele zařízení, fotografii interiéru vozidla a fotografii identifikačního čísla VIN, která musí být rozostřena natolik, aby bylo VIN čitelné, pokud ve skutečnosti opravdu čitelné je. V případě zrežlého identifikačního čísla se zkontroluje správnost alespoň těch částí VIN, které jsou čitelné, a ostatních identifikačních atributů vozidla.

## **K § 5**

Ustanovení § 5 se věnuje rozsahu a způsobu vedení průběžné evidence jak zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností, tak zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností. Provozovatel zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností bude vyplňovat údaje v omezeném rozsahu, neboť v takových zařízeních nebude docházet k demontáži ani žádným jiným zásahům do vozidel s ukončenou životností, a nevztahují se na ně ani povinnosti plnění cílů pro opětovné použití a využití a opětovné použití a recyklaci. V úvodní části hlášení bude rozlišeno, za jaké zařízení je hlášení podáváno, a podle toho se změní rozsah požadovaných informací. Detailní informace o hlášení jsou uvedeny v příloze č. 5, kde jsou jednotlivé položky hlášení vysvětleny ve vysvětlivkách. Hlášení je zasíláno v zásadě v souladu s dosavadní praxí, dle § 95 odst. 4 nového zákona o odpadech do 28. února

(místo dosavadního 15. února), vždy za předcházející rok. Hlášení se zasílá zvlášť za každou samostatnou provozovnu.

Z důvodu vyjasnění, kdo má povinnost plnit cíle opětovného použití a využití a opětovného použití a recyklace vybraných vozidel s ukončenou životností (první zpracovatel vozidel s ukončenou životností), vyhláška stanovuje, že provozovatel zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností společně s předávaným vybraným vozidlem s ukončenou životností poskytne zpracovateli vozidel s ukončenou životností, kterému vybrané vozidlo s ukončenou životností předává, též informaci o hmotnosti vybraného vozidla dle technického průkazu. Tato informace totiž slouží jako jeden z parametrů pro výpočet plnění výše uvedených cílů a v případě vozidel předávaných zpracovateli vozidel s ukončenou životností ze zařízení, která mají oprávnění pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností, je tato informace uvedena v Informačním systému u příslušného zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností. Současně jestliže první zpracovatel vozidel s ukončenou životností předává dalšímu zpracovateli vozidel s ukončenou životností demontovaná vybraná vozidla s ukončenou životností či odpad vzniklý zpracováním vybraných vozidel s ukončenou životností, musí mu každý následující zpracovatel poskytnout údaje nezbytné pro řádné vyplnění listu č. 4. Pokud tak následující zpracovatel neučiní, nelze mu odpady předávat. Následující zpracovatel musí rovněž plnit cíle pro opětovné použití a využití a opětovné použití a recyklaci, jinak mu nelze odpady z vybraných vozidel s ukončenou životností předávat. Cílem této regulace je minimalizovat počet zařízení, kterými vybrané vozidlo s ukončenou životností projde, neboť je pak obtížné dohledat, jak skutečně bylo s vybraným vozidlem s ukončenou životností nakládáno.

## **K § 6**

Materiály a části vozidel s ukončenou životností, které již prošly přípravou na opětovné použití dle § 8 vyhlášky, jsou příslušnými kódy nakládání vyvedeny z režimu odpadů, stávají se z nich tedy opětovně použitelné části a materiály (resp. náhradní díly) a mohou být dále předávány dál k opětovnému použití mimo režim odpadů. Tyto materiály a části již nejsou zasílány s ročním hlášením, ale provozovatelé zařízení si vedou jejich evidenci vedle odpadové evidence a v případě potřeby je předloží kontrolním orgánům.

## **K § 7**

Způsob výpočtu úrovně opětovného použití a recyklace nebo jiného využití vychází z rozhodnutí Komise č. 2005/293/ES, kterým se stanoví prováděcí pravidla kontrolování opětovného použití, recyklace a cílů opětovného použití, recyklace u vozidel s ukončenou životností stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES a jeho vzorec je uveden ve vysvětlivkách k listu č. 4 přílohy č. 4 této vyhlášky.

## **K § 8**

Nad rámec požadavků dosavadní vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky jsou v ustanovení § 8 vyhlášky řešeny podmínky přípravy částí či dílů vozidel s ukončenou životností na opětovné použití.

Ustanovení se vztahuje jak na díly demontované z vozidel s ukončenou životností [bez ohledu na to, zda se jedná o vybrané či ostatní (jiné než vybrané) vozidlo s ukončenou životností], tak na díly samostatně převzaté od konečných uživatelů.

V první řadě je třeba provést kontrolu náhradního dílu za účelem určení, zda je díl funkční či nikoliv, a pokud funkční není, tak zda oprava dává smysl. Pakliže se jedná o funkční díly, měly by být zbavené nečistot, které by mohly bránit plné funkčnosti dílů, a mohou být následně předávány k opětovnému použití mimo režim odpadů. Vyvedení z režimu odpadů se provede pomocí kódů nakládání R3e, R3f, R4c dle přílohy č. 5 nového zákona o odpadech. Předávání nově není omezeno pouze na výrobce nebo kvalifikovaného zájemce, ale lze je předat např. i fyzickým osobám nepodnikajícím.

V případě nefunkčních opravitelných dílů je nezbytné díl opravit a obdobně jako v případě funkčních dílů odstranit nečistoty, načež mohou být předány k opětovnému použití. S nefunkčními díly, u kterých oprava z ekonomického či jiného hlediska nedává smysl, je nakládáno v režimu odpadů.

Evidenci dílů (již připravených) k opětovnému použití vede zpracovatel vozidel s ukončenou životností separátně od evidence vozidel s ukončenou životností a dalších odpadů, tzn., údaje o opětovně použitelných dílech nejsou zasílány s hlášením o sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností, jejich částí, o produkci a nakládání s odpady, ale provozovatel zařízení evidenci opětovně použitelných dílů v případě potřeby předkládá České inspekci životního prostředí (dále jen „ČIŽP“) jako kontrolnímu orgánu.

Z bezpečnostních důvodů by neměly být předávány k opětovnému použití díly, které jsou samy o sobě bezpečnostním vybavením vozidla (airbagy, bezpečnostní pásy), a to z důvodu rizika skrytých vad těchto součástí, a tedy rizika jejich špatné funkčnosti po opětovné instalaci.

## **K § 9**

Zákon se nově oproti zákonu č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, zabývá přeshraniční přepravou použitých vozidel a jejich částí, přičemž s tím souvisí potřeba stanovit vzor „Dokladu o opravitelnosti vozidla“ a „Dokladu o funkčnosti části vozidla“. Vzory dokladů, které budou předkládány při celní kontrole na státních hranicích, jsou obsaženy a podrobněji vysvětleny v příloze č. 5 vyhlášky.

Tyto doklady budou předkládány celnímu úřadu nebo ČIŽP k prokázání, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností či odpad při přeshraniční přepravě.

## **K § 10**

Hlášení o sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností, jejich částí, o produkci a nakládání s odpady za uplynulý kalendářní rok budou provozovatelé zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a zpracovatelé vozidel s ukončenou životností poprvé zasílat za rok 2021, tedy do 28. února 2022. Za rok 2020 bude zasláno Hlášení o sběru a zpracování autovraků, jejich částí, o produkci a nakládání s odpady dle vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky.

Ustanovení také prodlužuje termín pro vedení údajů zasílaných do Informačního systému v rozsahu dle vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky, a to do 31. prosince 2021. S tím souvisí také vydávání stejné formy potvrzení osobě předávající dle vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky. Jinými slovy, do 31. prosince 2021 budou do Informačního systému zasílány údaje o vybraném vozidle s ukončenou životností a o osobě předávající jako doposud, a do 31. prosince 2021 bude též vydáváno stejné potvrzení, které má pouze české znění.

Vyhláška ukládá provozovatelům zařízení jak ke sběru vozidel s ukončenou životností, tak zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností, 3 měsíční lhůtu pro úpravu provozního řádu zařízení tak, aby byl v souladu s požadavky stanovenými vyhláškou.

## **K § 11**

Ustanovení se týká oznámení návrhu vyhlášky v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti. Stanovené požadavky mohou být potenciálně vnímány jako omezení vnitřního trhu EU, a tudíž by návrh vyhlášky měl podstoupit proceduru technické notifikace.

## **K § 12**

Nabytí účinnosti vyhlášky je předpokládáno k 1. lednu 2021 společně s návrhem zákona o výrobcích s ukončenou životností.

## **K příloze č. 1**

Příloha č. 1 obsahuje v bodě 1 náležitosti provozního řádu zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a v bodě 2 náležitosti provozního řádu zpracovatele vozidel s ukončenou životností. Požadavky plně vychází z vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky. Nově je pro zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností explicitně stanoveno, že v provozním řádu vedou informace o bezpečném a ekologicky šetrném zpracování elektrických vozidel s ukončenou životností, která vzhledem ke vznětlivosti trakčních baterií představují bezpečnostní riziko.

Dále je třeba, aby byl součástí provozního řádu zpracovatele vozidel s ukončenou životností popis nakládání s opětovně použitelnými díly a materiály určenými k přípravě k opětovnému použití, tedy popis, jakým způsobem a kde bude příprava k opětovnému použití prováděna, jak a kde budou díly skladovány, označovány, baleny apod. Součástí provozního řádu bude také popis vedení evidence již připravených materiálů a dílů k opětovnému použití.

## **K příloze č. 2**

Technické požadavky na zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností a na zpracovatele vozidel s ukončenou životností se liší především v tom, že na zařízení pouze ke sběru není třeba stanovovat požadavky na demontáž částí vozidel s ukončenou životností či odčerpávání provozních kapalin. V zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností může docházet pouze k převzetí, soustředování či skladování a následnému předání ať už vozidla s ukončenou životností či části vozidla zpracovateli vozidel s ukončenou životností. Je tedy nezbytné, aby taková zařízení byla vybavena tak, aby nedocházelo k úniku případných

provozních kapalin a s tím souvisejícímu ohrožení či znečištění povrchových nebo podzemních vod. Dále musí být zařízení vybaveno zařízením ke zjištění aktuální hmotnosti vozidla s ukončenou životností či jeho části, pomůckami pro úklid a látkami pro vsakování případných uniklých kapalin apod. Nově je v souvislosti s častěji se vyskytujícími elektrickými vozidly stanovena povinnost skladovat vozidla s ukončenou životností, která mají zapojenou trakční baterii, zvláště od ostatních vozidel s ukončenou životností a odpadů podle pokynů výrobce těchto vozidel.

Technické požadavky na zpracovatele vozidel s ukončenou životností jsou oproti zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností rozšířeny o vybavení k odčerpání kapalin, skladování částí určených k přípravě k opětovnému použití a odpadů k využití či odstranění a požadavky na přednostní odstranění vybraných částí a minimální požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností. U všech těchto požadavků je opět vycházeno ze zažité praxe stanovené ve vyhlášce o podrobnostech nakládání s autovraky.

Stejně jako vyhláška o podrobnostech nakládání s autovraky i tato vyhláška explicitně vyjmenovává části, které je třeba přednostně z vozidel s ukončenou životností vyjmout či demontovat. Jedná se o baterie, nádrže na zkapalněný nebo stlačený plyn, potenciálně výbušné části, jestliže je nelze deaktivovat, provozní náplně a všechny součásti obsahující olovo, rtuť, kadmium a šestimocný chrom, pokud je to proveditelné.

Vozidla s ukončenou životností jsou přijímána pod katalogovým číslem 16 01 04\*, přičemž po odstranění částí a materiálů uvedených v bodech 2.3. a 2.4.1. je možné vozidlo s ukončenou životností bez dalšího zařadit pod katalogové číslo 16 01 06. Takto demontované vozidlo je stále vozidlem s ukončenou životností a nelze jej považovat za tzv. soubor náhradních dílů, které by podléhaly přípravě k opětovnému použití a byly následně takto „sešroubované“ předávány dál mimo režim odpadů. Blíže je tato problematika popsána u § 2 výše.

### **K příloze č. 3**

Vzor potvrzení je v česko-anglické verzi, a to pro potřeby vyřazení zahraničního vozidla, které havarovalo či bylo poškozeno v České republice, a přeprava do oprávněného zařízení v původním státě nedává z ekonomického hlediska smysl. Případů, kdy jsou vozidla evidovaná v českém registru silničních vozidel likvidována v zahraničí, není málo (řádově stovky případů ročně); ministerstvo proto považuje za vhodné vytvořit podmínky i pro občany ať už členských či nečlenských států, kteří předávají vysloužilá vozidla do zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností v České republice. Obdobná dvojjazyčná potvrzení jsou vydávána např. ve Švédsku či ve Slovinsku.

Potvrzení je vydáváno provozovatelem zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností v plném rozsahu v případě odevzdání úplného či neúplného vozidla s ukončenou životností.

V případě, že majitel rozebral vozidlo a odevzdává do zařízení pouze části, které již nelze klasifikovat jako neúplné vozidlo s ukončenou životností, ale současně je odevzdávána karoserie s vyznačeným identifikačním číslem VIN, vydává provozovatel zařízení doklad potvrzující převzetí části vozidla, jehož podobu vyhláška nestanovuje. Takový doklad by měl obsahovat identifikaci části vozidla, která je do zařízení předávána, aby bylo zřejmé, že se

jedná o dané vozidlo. Doklad slouží jako důkazní materiál pro přestupkové řízení dle § 13 odst. 1 písm. a) bodu 4 dopravního zákona.

#### **K příloze č. 4**

V porovnání s hlášením dle dosavadní vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky toto hlášení o sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností, jejich částí, o produkci a nakládání s odpady odlišuje zařízení určená pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností a zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností.

Vzhledem k tomu, že se na provozovatele zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností nevztahuje povinnost plnit cíle stanovené v § 109 odst. 9 zákona, není třeba, aby provozovatelé těchto zařízení vyplňovali list č. 4 obsahující údaje potřebné pro výpočet míry opětovného použití a využití a opětovného použití a recyklace a list č. 5, který je určený pro zařízení, která provozují drtící zařízení (šrédr). V zařízeních ke sběru vozidel s ukončenou životností dochází pouze k příjmu vozidel s ukončenou životností nebo samostatně převzatých částí, shromažďování či skladování vozidel nebo samostatně převzatých částí a následně k předání zpracovateli vozidel s ukončenou životností. Nelze jakýmkoliv způsobem nakládat s vozidly s ukončenou životností jiným způsobem, než je uvedeno výše.

Co se samostatných listů hlášení týče, provozovatelé zařízení ke sběru nebo zpracování vozidel s ukončenou životností v úvodním listu č. 1, který slouží především k identifikaci provozovatele zařízení a samotného zařízení, zaškrtnou, zda se jedná o zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností nebo zařízení ke zpracování vozidel s ukončenou životností. Při vyplňování hlášení budou mít provozovatelé zařízení na výběr mezi stacionárním zařízením a mobilním zařízením ke sběru nebo zpracování vozidel s ukončenou životností. Provozovatelé zařízení nově uvedou, zda produkují či nakládají s odpady obsahujícími persistentní organické látky (POPs), pokud ano, budou vyplňovat navíc list č. 6, který obsahuje seznam a identifikaci POPs v odpadech dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021. List č. 1 také nově obsahuje údaje o typu zařízení, BAT technologiích, povolení a povolených činnostech zařízení a projektovaných kapacitách, které budou automaticky vyplňovány z Informačního systému odpadového hospodářství MŽP (ISOH).

List č. 2, který je zaměřený pouze na vybraná vozidla s ukončenou životností, obsahuje soupis jednotlivých vybraných vozidel s ukončenou životností či převzatých jednotlivých samostatných částí/dílů vybraných vozidel. Stejně jako v hlášení dle vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky je třeba vždy uvést katalogové číslo odpadu (v případě vybraného vozidla s ukončenou životností 16 01 04\*, v případě části vybraného vozidla jiné katalogové číslo dle katalogu odpadů), kategorii odpadu (zda se jedná o nebezpečný či ostatní odpad), tovární značku vybraného vozidla či název druhu odpadu dle katalogu odpadů samostatně převzaté části vybraného vozidla množství převzatého odpadu v tunách na tři desetinná místa, kód nakládání, identifikaci partnera a počet sesbíraných vybraných vozidel s ukončenou životností dané značky. Provozovateli zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností nemohou vznikat odpady ze zpracování vybraných vozidel s ukončenou životností, kódy nakládání budou tedy omezeny pouze na převzetí, předání a kódy pro převedení odpadu z předchozího roku a pro zůstatkový odpad. Zpracovatel vozidel s ukončenou životností na listu č. 2 vede údaje o převzatých a předaných vybraných vozidlech s ukončenou životností, samostatných částech vybraných

vozidel a o odpadech vzniklých zpracováním vybraných vozidel s ukončenou životností obdobným způsobem, jako dle vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky. Zpracovatelé vozidel s ukončenou životností mohou přijímat vybraná vozidla s ukončenou životností buď přímo od konečných uživatelů (včetně obcí) pod kódem A30 nebo od zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností pod kódem B00. Za vybraná vozidla s ukončenou životností přijatá pod kódy A30 a B00 (pouze však od zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností) má první zpracovatel povinnost plnit výše uvedené cíle pro opětovné použití a využití a opětovné použití a recyklaci. Vybraná vozidla s ukončenou životností může předat pouze dalšímu zpracovateli, ten má však povinnosti poskytnout prvnímu zpracovateli informace o zpracování vybraných vozidel s ukončenou životností, na základě kterých bude moci první zpracovatel vyplnit list č. 4. Případní další zpracovatel(é) musí plnit cíle pro opětovné použití a využití a opětovné použití a recyklaci, v opačném případě nelze takovému zpracovateli vybrané vozidlo s ukončenou životností předat. Odpady vzniklé zpracováním vybraných vozidel s ukončenou životností bude možné předat stejně jako nyní do zařízení k nakládání s odpady, které je oprávněno přijímat odpady daných katalogových čísel a nově je umožněno předávat odpady též obchodníkovi s odpady dle nového zákona o odpadech.

Na listu č. 3 se evidují ostatní (jiná než vybraná) vozidla s ukončenou životností, samostatně převzaté části ostatních vozidel, odpady vzniklé zpracováním ostatních vozidel s ukončenou životností a produkce vlastních odpadů v zařízení. Rozsah vedených informací pro zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností je stejný jako na listu č. 2, nezaznamenává se však počet sesbíraných ostatních vozidel dle dané značky, neboť na ostatní vozidla se nevztahuje směrnice o vozidlech s ukončenou životností a není tedy třeba sledovat tok ostatních vozidel tak podrobně, jako je tomu u vybraných vozidel. Nakládat s ostatními vozidly budou moci provozovatelé zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností obdobně, jako s vybranými vozidly s ukončenou životností (převzetí, předání, převedení odpadu z předchozího roku a zůstatkový odpad). Na listu č. 3 budou provozovatelé zařízení pouze ke sběru vést evidenci vlastního vyprodukovaného odpadu, nejedná se však o odpad vzniklý zpracováním ostatních vozidel s ukončenou životností. Zpracovatel vozidel s ukončenou životností na listu č. 3 vede údaje o převzatých a předaných ostatních vozidlech s ukončenou životností, samostatně převzatých částech ostatních vozidel, o odpadech vzniklých zpracováním ostatních vozidel s ukončenou životností a o nakládání s vlastním odpadem obdobným způsobem, jako dle vyhlášky o podrobnostech nakládání s autovraky. Odpady vzniklé zpracováním ostatních vozidel a vlastní odpady bude možné předat pouze do zařízení, která jsou oprávněna k převzetí odpadu daných katalogových čísel.

Vzhledem k omezeným možnostem zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností nebudou provozovatelé těchto zařízení vyplňovat list č. 4. Zpracovatel vozidel s ukončenou životností na listu č. 4 eviduje počet převzatých vybraných vozidel s ukončenou životností (pod evidenčním kódem A30), za které byly údaje odeslány do Informačního systému (řádek č. 1), počet vybraných vozidel s ukončenou životností, které byly převzaty ze zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností (pod evidenčním kódem B00; řádek č. 2). Po vyplnění výše uvedených údajů se automaticky vyplní řádek č. 3, tedy celkový počet vybraných vozidel s ukončenou životností, za které je list č. 4 vyplňován. Dále zpracovatel vozidel s ukončenou životností vyplní hmotnost dle technického průkazu (TP) poprvé převzatých vybraných vozidel s ukončenou životností uvedených na řádce č. 1 a hmotnost dle TP převzatých vybraných vozidel od zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností (za vozidla uvedená na řádce č. 2). Po vyplnění těchto údajů se opět automaticky

vypočte celková hmotnost dle TP vybraných vozidel s ukončenou životností, za které je list č. 4 vyplňován. Následně zpracovatel vozidel s ukončenou životností doplní do řádku č. 7 skutečnou hmotnost vozidel, které poprvé převzal a evidoval v Informačním systému, a v řádku č. 8 skutečnou hmotnost vozidel převzatých ze zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností. Poté znovu dojde na řádku č. 9 k automatickému výpočtu celkové skutečné hmotnosti vybraných vozidel s ukončenou životností, za které je list č. 4 vyplňován. V případě, že zpracovatel vozidel s ukončenou životností od zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností žádné vybrané vozidlo s ukončenou životností nepřevzal, uvede na řádku č. 2, 5 a 8 nulu.

Na základě celkových údajů o skutečných hmotnostech a hmotnostech dle TP vybraných vozidel s ukončenou životností se automaticky vyplní pole „přímé opětovné použití“ (řádek č. 10), což představuje hmotnost chybějících částí (dílů k opětovnému použití), které si případně odmontoval konečný uživatel vybraného vozidla. Tato hmotnost se započítává do cílů opětovného použití. Údaje o hmotnostech dle technického průkazu vybraných vozidel s ukončenou životností, které provozovatel zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností předal zpracovateli vozidel s ukončenou životností, musí být předány zpracovateli společně s vybranými vozidly s ukončenou životností, neboť tento zpracovatel bude mít povinnost plnit výše uvedené cíle za vozidla převzatá od provozovatele zařízení ke sběru vozidel s ukončenou životností. Na listu č. 4 je pak zpracovatelem vozidel s ukončenou životností vyplňován součet hmotností dle technického průkazu vybraných vozidel s ukončenou životností převzatých ze zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností.

Nově se místo „opětovného použití“ eviduje „příprava na opětovné použití“ (řádek č. 11), neboť se předpokládá, že díly připravené na opětovné použití budou dále k opětovnému použití předány.

Řádky č. 12 a 13 odpovídají řádkům č. 6 a 7 hlášení v dosavadní vyhlášce o podrobnostech nakládání s autovraky.

Výpočet úrovně opětovného použití a využití opětovného použití a recyklace materiálů z vybraných vozidel s ukončenou životností zůstává stejný jako dosud, pouze je upraven dle nových požadavků na prvního zpracovatele vybraných vozidel s ukončenou životností, který za splnění cílů odpovídá. Samotný výpočet je uveden ve vysvětlivkách k listu č. 4 této přílohy.

Jedná se o podíl součtu přímého opětovného použití, přípravy k opětovnému použití, recyklace a energetického využití a součtu hmotností dle technického průkazu (jak vybraných vozidel převzatých od konečného uživatele pod kódem A30, tak vybraných vozidel převzatých pod kódem B00 ze zařízení pouze ke sběru vozidel s ukončenou životností), převedeného odpadu z minulého roku a odečtu zůstatkového odpadu, viz vzorec níže. Po vyplnění všech potřebných údajů o vybraných vozidlech s ukončenou životností na listu č. 2 hlášení a po vyplnění zbývajících položek na listu č. 4 je úroveň opětovného použití, využití a recyklace vypočtena automaticky dle níže uvedeného vzorce.

$$OPV = \frac{POP + OP + R + V}{hm(TP) + PO - ZO}$$



$$OPR = \frac{POP + OP + R}{hm(TP) + PO - ZO}$$

Vysvětlivky:

OPV – opětovné použití a využití, (min. 95 %)

OPR – opětovné použití a recyklace, (min. 85 %)

POP – přímé opětovné použití

OP – příprava na opětovné použití

R – recyklace

V – energetické využití

hm(TP) – hmotnost vozidel s ukončenou životností dle TP (TP – technický průkaz)

PO – převedený odpad z minulého roku (způsob nakládání s odpadem C00)

ZO – zůstatkový odpad (způsob nakládání s odpadem R13a, D15, N5)

Hlášení obsahuje na listu č. 4 a listu č. 5 aktualizované kódy nakládání pro recyklaci a energetické využití a odstranění a kódy pro přípravu na opětovné použití dílů z vozidel s ukončenou životností dle přílohy č. 5 nového zákona o odpadech. Tabulka s evidenčními kódy je uvedena ve vysvětlivkách k hlášení a vychází z nové vyhlášky o podrobnostech nakládání s odpady.

List č. 5 je vyplňován pouze provozovateli zařízení, ve kterých dochází k drcení vybraných vozidel s ukončenou životností. Rozsah údajů zůstal stejný jako v dosavadní vyhlášce o podrobnostech nakládání s autovraky, vyplňuje se tedy celková hmotnost odpadu vzniklého z vybraných vozidel s ukončenou životností, který byl zpracován na šrédrů, podíl jednotlivých frakcí – železných a neželezných kovů, lehké frakce a těžké frakce a způsob nakládání s jednotlivými frakcemi.

List č. 5 plně odráží požadavky Evropské komise, které vyplývají z rozhodnutí Komise 2005/293/ES, kterým se stanoví prováděcí pravidla kontrolování opětovného použití, recyklace a cílů opětovného použití, recyklace u vozidel s ukončenou životností stanovených ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností. Bod č. 8 preambule rozhodnutí Komise konstatuje nezbytnost uspořádání kampaně pro zjištění výkonu drtičů (šrédrů). Výkon drtičů při zpracování vybraných vozidel s ukončenou životností se vypočítá na základě výsledků kampaně v kombinaci s počtem vybraných vozidel s ukončenou životností na vstupu do drtiče. Vstup vybraných vozidel s ukončenou životností do drtiče se vypočítá na základě vážních listů, stvrzenek nebo jiných účetních dokladů. Skutečnou míru recyklace/využití vypočítaného výkonu (u nekovů) je nutno doložit prohlášeními obchodních společností, které vybraná vozidla přijaly k recyklaci/využití nebo do sběru, vážními listy, jinými účetními doklady nebo osvědčením o likvidaci. Je možné udělat jednu kampaň, která bude sloužit jako podklad k hlášení za všechna zpracovaná vybraná vozidla s ukončenou životností za rok. Množství zpracovaných vybraných vozidel s ukončenou životností musí souhlasit také s množstvím uvedeným na listu č. 2. Kampaň by měla být udělána na začátku roku tak, aby bylo možné tyto údaje předat provozovatelům zařízení, kteří provozovatelům daných drtičích zařízení předávají odpady z vybraných vozidel s ukončenou životností.

Nově je součástí hlášení list č. 6, který je vyplňován pouze v případě, že je na listu č. 1 v položce „Produkujete nebo nakládáte s odpady, které obsahují perzistentní organické látky podle přílohy IV nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021)? (Ano / Ne)“

zaškrtnuto „Ano“. Jedná se o soupis odpadů a v nich obsažených persistentních organických látek.

## **K příloze č. 5**

Příloha č. 5 stanovuje vzory dokladu o opravitelnosti vozidla a dokladu o funkčnosti části vozidla. Při přeshraniční přepravě je zpravidla velmi problematické prokázat, zda se jedná o ojeté vozidlo, které vyžaduje pouze drobnou opravu, a může být následně používáno k původnímu účelu, či zda se jedná o přeshraniční přepravu odpadu (vozidla s ukončenou životností). Stejně tak je tomu i u náhradních dílů/částí vozidel. Přepravce takového vozidla či jeho části při kontrole ze strany celního úřadu či ČIŽP musí prokázat, že zboží, které převáží, není odpadem. Pokud tuto skutečnost neprokáže, má se automaticky za to, že převáží odpad a je třeba postupovat dle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1016/2006 o přepravě odpadů. Do doby platnosti zákona bylo postupováno dle pokynu korespondentů č. 9 (*Correspondent's Guideline No. 9*), což je pouze právně nezávazný metodický pokyn, na kterém se shodli korespondenti jednotlivých členských států, zaměřený právě na přeshraniční přepravu vozidel s ukončenou životností. Vzhledem k tomu, že pokyn není právně závazný, prokazování, zda se jedná o vozidlo s ukončenou životností či o ojeté vozidlo, a vymáhání potřebných dokumentů, bylo a je poměrně problematické. Vzory dokladu o opravitelnosti vozidla a o funkčnosti části vozidla a samotný § 112 zákona vychází právě z výše uvedeného pokynu.

Doklad o opravitelnosti vozidla obsahuje základní popis vozidla (druh, značka, model, identifikační číslo VIN, stav tachometru a odhadovanou aktuální tržní hodnotu vozidla) a identifikaci držitele vozidla. Následně doklad obsahuje popis technické zkoušky vozidla a identifikaci zařízení, které zkoušku provedlo, včetně konkrétní osoby, která zkoušku provedla. V dokladu je uvedeno prohlášení autorizovaného znalce či mechanika, že vozidlo buď bylo opraveno, nebo vyžaduje pouze drobné opravy, vozidlo je či bude technicky způsobilé a bude použito pro svůj původní účel. Tím je ztíženo vyvážení vozidel za účelem rozebírání na náhradní díly mimo zařízení, která jsou k takové činnosti v jiné zemi oprávněna. Vývoz vozidla s ukončenou životností zahraničnímu zpracovateli za účelem jeho využití je možný, je však třeba, aby zahraniční zpracovatel splňoval cíle pro opětovné použití a využití a opětovné použití a recyklaci dle § 109 odst. 9 zákona, resp. dle směrnice č. 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností.

Doklad o funkčnosti části vozidla také obsahuje identifikaci držitele vozidla a identifikaci části vozidla (název, označení, druh/značka vozidla, ze kterého daná část pochází, a odhadovanou aktuální tržní hodnotu). Je obdobou dokladu o opravitelnosti vozidla, rozdíl je však v tom, že přepravované části vozidla musí být plně funkční. V opačném případě se má za to, že je přepravován odpad. Funkčnost části vozidla opět zkontroluje autorizovaný znalec či mechanik, a v případě, že se jedná o funkční část, kterou je možné opětovně použít ke svému původnímu účelu, vystaví vlastníkovvi přepravované části doklad o funkčnosti části vozidla.