



Nařízení o požadavcích na oběhovost při navrhování vozidel a o nakládání s vozidly s ukončenou životností

Odbor cirkulární ekonomiky a odpadů

Ministerstvo životního prostředí

Praha, říjen 2026



Důvod předložení

Poskytnutí ucelené informace k **nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2026/1738 ze dne 8. července 2026 o požadavcích na oběhovost při navrhování vozidel a o nakládání s vozidly s ukončenou životností**, o změně nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 a (EU) 2023/1542 a o zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES (dále rovněž „nařízení“ nebo „ELVR“), včetně přehledu jeho působnosti, hlavních tematických okruhů a termínů použitelnosti.



1 Základní informace

1.1. Představení nařízení

Dne **13. července 2023** přijala Evropská komise (EK) návrh nařízení o požadavcích na oběhovost při navrhování vozidel a o nakládání s vozidly s ukončenou životností.

Návrh **navázal na vyhodnocení dosavadní právní úpravy** tvořené směrnicí 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností a směrnicí 2005/64/ES o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Dosavadní pravidla se vztahovala pouze na některé kategorie vozidel (M1 a N1), a také již dostatečně dle EK nereagovala na změny v konstrukci vozidel, rostoucí význam kritických surovin, nízké využívání recyklovaných materiálů ani na problém vozidel, u nichž není známo, kde a jak byla zpracována.

Oproti dosavadní úpravě se **působnost rozšiřuje** také na další kategorie vozidel, zejména motocykly, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla. Na tyto kategorie se však zpravidla vztahuje pouze vymezená část povinností.

Cílem nové úpravy je **sjednotit pravidla pro celý životní cyklus vozidla, od jeho návrhu a výroby až po sběr a zpracování po skončení životnosti**.

Nařízení upravuje zejména **opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost vozidel, používání recyklovaných materiálů, označování dílů a poskytování informací, rozšířenou odpovědnost výrobců, sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností a pravidla pro vývoz ojetých vozidel mimo EU**.

Používání **recyklovaných materiálů ve vozidlech umožňuje efektivnější využívání zdrojů a omezuje negativní dopady na životní prostředí** spojené s používáním primárních surovin. Je nezbytné **projektovat a vyrábět vozidla** tak, aby jejich díly a konstrukční části byly **opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné**.

1.2. Legislativní projednávání

Návrh nařízení byl **Evropskou komisí zveřejněn** dne 13. července 2023.

Rada EU přijala obecný přístup dne 17. června 2025 na zasedání Rady pro životní prostředí v Lucemburku. Společný výbor **Evropského parlamentu** (dále jen „EP“) pro životní prostředí a vnitřní trh přijal svou pozici dne 7. července 2025. Dne 9. září 2025 proběhlo plénum EP, kde byla přijata **pozice EP pro trialogy**.

Dne 12. prosince 2025 bylo mezi Radou EU a Evropským parlamentem dosaženo předběžné politické dohody. Tuto dohodu následně dne 25. února 2026 schválil Coreper a společný výbor Evropského parlamentu pro životní prostředí a vnitřní trh.

Evropský parlament schválil výsledné znění dne 18. června 2026 poměrem 437 hlasů pro, 112 proti a 20 se zdrželo hlasování. Rada EU nařízení **formálně přijala dne 29. června 2026**.



Nařízení (EU) 2026/1738 ze dne 8. července 2026 bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie dne **24. července 2026. V platnost vstoupilo dne 13. srpna 2026.**



2 Působnost nařízení

2.1. Rozsah nařízení

Základní působnost upravuje čl. 2 odst. 1: Nařízení se vztahuje na vozidla **kategorií M1 a N1** a na vozidla těchto kategorií s ukončenou životností. Dále se nařízení vztahuje také **částečně** na některá vozidla **kategorie L**, a dále **M2, M3, N2, N3 a O**.

Kategorie vozidla	Příklad
M1	běžné osobní automobily
N1	lehká užitková vozidla do 3,5 t
M2, M3	autobusy
N2, N3	nákladní vozidla nad 3,5 t
O	přípojná vozidla (zejména přívěsy a návěsy)
L	motocykly, tříkolky a čtyřkolky

2.2. Výjimky z působnosti nařízení

Z působnosti nařízení jsou **vyňata následující vozidla (dle č. 2 odst. 2):**

- **vozidla vyráběná v malých sériích** (vozidla, jehož počet jednotek, které jsou dodány na trh, zaregistrovány nebo uvedeny do provozu, nepřesahuje roční množstevní limity – u vozidel kategorie M1 a N1 je to 1 500 vozidel jednoho typu za rok v celé EU)
- **vozidla kategorie L vyráběná v malých sériích**
- vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití **pouze ozbrojenými silami** (čl. 2 odst. 2 písm. d)
- vozidla zkonstruovaná a vyrobená k využití pro **ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchrannou službu** (čl. 2 odst. 2 písm. e)
- **historická vozidla** (vyrobena/zaregistrována nejméně před 30 lety)
- **vozidla zvláštního kulturního zájmu** (ve vlastnictví sběratelů nebo muzeí, vyrobená na zakázku, závodní vozidla)
- **obytné automobily a obytné přívěsy** (slouží primárně k ubytování)
- **vozidla zvláštního určení kategorií M2, M3, N2, N3 a O** vyráběná malým výrobcem (navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie)
- **jízdní kola určená ke šlapání kategorií L1e-A a L1e-B**



Dosavadní směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahovaly pouze na osobní vozidla kategorie M1 a lehká užitková vozidla kategorie N1. Ta sice představují přibližně 85 % vozidel registrovaných v EU, mimo jednotný rámec ale dosud zůstávaly například motocykly, tříkolky, čtyřkolky, nákladní automobily, autobusy nebo přípojná vozidla. Nové nařízení proto **působnost rozšiřuje i na tyto skupiny**. Neznamená to však, že by se na všechna vozidla vztahovalo ve stejném rozsahu. Pro některé kategorie vozidel jsou **požadavky vyplývající z nařízení omezené a týkají se jich jen některé povinnosti**.

2.3. Použitelnost nařízení

Na běžná vozidla **kategorií M1 a N1** se nařízení obecně použije od **1. září 2028**.

Na **vozidla zvláštního určení** těchto kategorií se použije od **1. září 2029**, a to pouze v omezeném rozsahu stanoveném v čl. 2 odst. 5.

Na **vozidla kategorií M2, M3, N2, N3 a O** se nařízení použije od **1. září 2031**, pouze však v omezeném rozsahu podle čl. 2 odst. 3.

Od stejného data se použije také na **vozidla zvláštního určení** kategorií **M2, M3, N2, N3 a O**, pro která platí ještě užší rozsah podle čl. 2 odst. 5. Pokud je vozidlo zvláštního určení těchto kategorií vyráběno **malým výrobcem**, je podle čl. 2 odst. 2 písm. h) z působnosti nařízení **vyloučeno**.

Od **1. září 2031** se nařízení vztahuje také na vozidla **kategorie L**, s omezeními stanovenými v čl. 2 odst. 4.



3 Rozšířená odpovědnost výrobce (EPR)

Směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností již obsahovala základní odpovědnost výrobců za financování sběru vozidel s ukončenou životností. Nové nařízení tuto odpovědnost podrobněji rozpracovává a **sjednucuje její pravidla v celé EU**.

Úprava vychází ze zásady „znečišťovatel platí“. **Výrobce** proto neodpovídá pouze za výrobu a prodej vozidla, ale také za **zajištění a financování systému**, který umožní jeho sběr a řádné zpracování po skončení životnosti.

3.1. Vymezení výrobce pro účely EPR

Výrobcem podle čl. 3 bodu 23 se **rozumí jakýkoliv výrobce, dovozce nebo distributor**, který bez ohledu na použitý způsob prodeje, včetně smluv uzavřených na dálku, v rámci své obchodní činnosti na území členského státu **poprvé dodává vozidlo pro účely distribuce nebo použití**.

Rozhodující je **první dodání vozidla na trh** na území konkrétního členského státu. Povinnost proto může vzniknout i tehdy, pokud bylo vozidlo již dříve dodáno na trh v jiném členském státě.

V případě, že výrobce dodá vozidla poprvé na trh na území členského státu, v němž **není usazen, měl by tento výrobce určit zplnomocněného zástupce** pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

3.2. Základní odpovědnost výrobce

Od 1. září 2029 musí výrobci plnit rozšířenou odpovědnost za vozidla, která poprvé dodají na trh na území členského státu.

Výrobce musí zajistit, aby vozidla, která uvedl na trh a která se později stanou vozidly s ukončenou životností:

- byla shromážděna prostřednictvím **systému sběru** (podle článku 23)
- byla **zpracována** v souladu s článkem 26 (povinnosti pro autorizovaná zpracovatelská zařízení)
- byla zpracována tak, aby provozovatelé zařízení splnili **cíle opětovného použití, recyklace a využití podle článku 33**, pokud se tyto cíle na danou kategorii vozidla vztahují

Výrobce tedy **nemusí** vozidla **sám fyzicky sbírat** nebo **zpracovávat**. **Musí však vytvořit, smluvně zajistit a financovat systém**, který tyto činnosti provede v souladu s nařízením.

Výrobci nebo jimi pověřené organizace odpovědnosti výrobců **musí zřídit systém sběru vozidel s ukončenou životností** nebo se **podílet na jeho zřízení**.

Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců mohou pro splnění svých povinností **uzavírat smlouvy s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními**.



3.3. Organizace odpovědnosti výrobců

Výrobce si může (dle čl. 17) zvolit mezi dvěma způsoby plnění:

- **individuální plnění** – výrobce si sběr, zpracování, financování, evidenci a další povinnosti zajišťuje sám,
- **kolektivní plnění** – výrobce pověří organizaci odpovědnosti výrobců, která plní příslušné povinnosti společně za více výrobců

Organizací odpovědnosti výrobců se podle čl. 3 bodu 24 rozumí právní subjekt, který po **finanční** nebo po **finanční a operativní** stránce **organizuje plnění povinností výrobců**.

Členský stát **může stanovit**, že výrobci **musí využít kolektivní plnění**. **Nemůže jim však určit jedinou** konkrétní organizaci, kterou musí povinně využívat.

3.4. Registrace výrobců

Každý členský stát musí (dle čl. 19) **do 31. srpna 2029** zřídit **registr výrobců** nebo pro tento účel použít stávající registr. Registr bude sloužit ke sledování a **kontrole plnění povinností EPR**.

Výrobce se musí **zaregistrovat v každém členském státě, ve kterém poprvé dodává vozidlo na trh**. Vozidla smí na trh daného členského státu dodávat pouze tehdy, pokud je v tomto státě zaregistrován on nebo jeho zplnomocněný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

Požadavky na registraci by měly být **harmonizovány v celé Unii** za účelem usnadnění registrace, zejména v případech, kdy výrobci dodávají vozidla do různých členských států. Registr by měl být rovněž **používán pro účely podávání zpráv příslušným orgánům o plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce**.

Výrobce, jeho zplnomocněný zástupce nebo organizace odpovědnosti výrobců **musí oznamovat změny** registračních údajů, ukončení dodávání vozidel na trh a **podávat zprávy** o plnění povinností EPR.

Aby se usnadnila registrace výrobců ve všech členských státech, měla by **Komise zřídit internetovou stránku obsahující odkazy na všechny** vnitrostátní registry.

3.5. Finanční odpovědnost výrobců

Příspěvky výrobců (upravující čl. 20) pokrývají **náklady** spojené s vozidly, která **poprvé** dodali **na trh** v daném členském státě.

Jedná se zejména o:

- náklady na **sběr vozidel** s ukončenou životností, jejich **převzetí**, vystavení příslušných **dokladů** a účelnou **přepravu**
- náklady na **skladování, odstranění znečišťujících látek, vyjmutí** stanovených **dílů** a další zpracování vozidel



- náklady související s plněním cílů **opětovného použití, recyklace a využití**
- náklady na **informační a osvětové kampaně** pro veřejnost
- náklady na **elektronický systém** pro vydávání a předávání **osvědčení o likvidaci**
- administrativní náklady na **shromažďování údajů**, jejich zpřístupňování a podávání **zpráv příslušným orgánům**

Při stanovení výše příspěvků se zohlední příjmy zpracovatelů z prodeje použitých náhradních dílů, vozidel zbavených znečišťujících látek a získaných druhotných surovin. Příspěvky proto nemají automaticky **pokryt** veškeré hrubé náklady zařízení, ale **náklady** po zohlednění těchto příjmů. **Výpočet vychází z průměrných nákladů.**

Výrobci se podle svého podílu na trhu **podílejí** také **na nákladech** spojených s vozidly, u nichž **výrobce nemůže být určen nebo již přestal existovat**. Jde například o starší vozidlo výrobce, který mezitím **zanikl**.

3.6. Přeshraniční rozdělení nákladů

Vozidlo se může stát vozidlem s ukončenou životností v jiném členském státě, než ve kterém bylo původně uvedeno na trh. V členském státě, kde vozidlo doslouží, přitom nemusí být možné určit výrobce, který by měl náklady uhradit.

U vozidel M1 a N1 proto čl. 22 zavádí **přeshraniční mechanismus**. Pokud se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností v jiném členském státě a **nelze** tam **určit odpovědného výrobce**, musí **skutečný výrobce** vozidla **zajistit pokrytí nákladů** na jeho sběr, zpracování, administrativu a vykazování.

Výrobce vozidla **musí**:

- oznámit jeho určení příslušným orgánům (určit písemným pověřením zplnomocněného zástupce pro přeshraniční mechanismus v každém členském státě a **oznámit** příslušným orgánům, **kdo** tuto **funkci vykonává**)
- vytvořit mechanismus **spolupráce s provozovateli zařízení pro nakládání s odpady**

Jako zplnomocněný zástupce může působit také organizace odpovědnosti výrobců.



4 Recyklovanost a využitelnost vozidel

4.1. Cíle pro recyklaci plastů z vozidel a cíl pro opětovné použití

Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla **neustále zlepšovat** a je důležité zajistit **dostatečnou nabídku recyklátů**, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech.

Nařízení stanovuje konkrétní 30% cíl pro recyklaci plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval 85% cíl pro opětovné použití a recyklaci a 95% cíl pro opětovné použití a využití vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok.

Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měl být nadále uplatňován stávající 85% cíl pro opětovné použití a recyklaci, jakož i 95% cíl pro opětovné použití a využití vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.

4.2. Cíle pro recyklovaný obsah plastů

Nařízení zavádí **povinný minimální podíl recyklovaných plastů v nových vozidlech**. Cílem je omezit spotřebu primárních surovin, podpořit využívání druhotných surovin a vytvořit stabilní poptávku po plastech získaných recyklací vozidel s ukončenou životností.

Plasty obsažené v každém novém typu vozidla, který je schválen od níže uvedených dat, musí tvořit z plastů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele nejméně:

- od 1. září 2032 – **15 %**
- od 1. září 2036 – **25 %**

Alespoň **20 % požadovaného recyklovaného obsahu** musí pocházet z vozidel s ukončenou životností nebo z dílů a konstrukčních částí vyjmutých z vozidel během fáze používání. Podíl se počítá podle hmotnosti z celkového množství plastů obsažených v daném typu vozidla.

Do celkové hmotnosti plastů ani do množství recyklovaných plastů se nezapočítávají elastomery a termosety, s výjimkou polyuretanových pěn v sedadlech.

Do povinného recyklovaného obsahu lze započítat **pouze plast z odpadu od konečného spotřebitele, který byl recyklován**:

- v zařízení nacházejícím se v EU
- od 14. srpna 2030 také v zařízení mimo EU, pokud splňuje požadavky přílohy XIII.

Recyklát dovezený ze třetí země lze započítat pouze tehdy, pokud byl vyroben za podmínek odpovídajících požadavkům EU.



4.2.1. Metodika výpočtu a ověřování

Komise dle čl. 6 odst. 5 do **31. srpna 2028** stanoví jednotnou metodiku pro:

- výpočet a ověřování podílu recyklovaných plastů
- určení podílu plastů pocházejících přímo z vozidel
- započítávání plastů získaných jinými způsoby než mechanickou recyklací, například chemickou recyklací

Výrobce musí zajistit, aby zařízení mimo EU splňovalo požadavky přílohy XIII. Každé takové zařízení musí být nejméně **jednou za pět let** prověřeno nezávislým **auditem** podle **přílohy XIV**.

Přesný způsob výpočtu stanoví Komise. Recyklát ze zemí mimo EU bude muset mít doložený původ a podmínky výroby.

4.2.2. Prohlášení o recyklovaném obsahu ve vozidlech

Výrobce uvede u každého nového typu vozidla podíl recyklovaného obsahu:

- plastů
- oceli a jejích slitin
- hliníku a jeho slitin
- hořčíku a jeho slitin
- neodymu, dysprosia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu a boru obsažených v permanentních magnetech elektromotorů

U plastových dílů těžších než 100 gramů výrobce rovněž uvede, zda recyklovaný materiál pochází z odpadu z výroby, nebo z odpadu od konečného spotřebitele.

Povinnost se použije od prvního dne měsíce následujícího **po uplynutí 12 měsíců od skutečného přijetí příslušné metodiky**. Pokud Komise přijme metodiky ve lhůtách stanovených článkem 6, začne povinnost platit:

- od **1. září 2029 pro plasty**,
- od **1. října 2029 pro ocel a hliník**,
- od **1. října 2030 pro hořčík a vybrané materiály permanentních magnetů**.

Při dřívějším přijetí metodiky začne povinnost dříve, při opožděném přijetí později. Týká se především běžných vozidel kategorií M1 a N1.

4.2.3. Přezkum požadavků na recyklovaný obsah

Do **31. prosince 2035** Komise přezkoumá uplatňování nařízení a jeho dopady na životní prostředí, lidské zdraví a fungování jednotného trhu. V oblasti recyklovaného obsahu vyhodnotí zejména:

- požadavky na recyklované plasty, včetně minimálního podílu **15 % hmotnostních od 1. září 2032 a 25 % od 1. září 2036**



- požadavek, podle něhož musí být alespoň **20 % příslušného cíle** splněno plasty recyklovanými z vozidel s ukončenou životností nebo z dílů a konstrukčních částí vyjmutých během používání vozidel
- požadavky na recyklační zařízení v EU a ve třetích zemích a potřebu jejich případné změny
- vývoj v oblasti recyklované oceli a hliníku podle čl. 6 odst. 7 a 8
- soulad těchto pravidel s dalšími předpisy EU, zejména s nařízením (EU) 2025/40 o obalech a obalových odpadech a nařízením (EU) 2024/1781 o ekodesignu udržitelných výrobků

Komise tedy do konce roku 2035 prověří, **zda jsou cíle a další požadavky na recyklované materiály nastaveny správně, a případně navrhne jejich změnu.**

4.2.4. Údaje v digitálním pasu vozidla

Od **1. září 2032** musí dle čl. 13 odst. 2 písm. c) být součástí **digitálního pasu oběhovosti vozidla také prohlášení o podílu recyklovaných plastů a dalších materiálů** uvedených v čl. 10 odst. 1 (oceli, hliníku, hořčíku a vybraných materiálů permanentních magnetů).

Tato povinnost se týká především běžných vozidel kategorií **M1 a N1**. **Článek 13** je pro vozidla kategorií **L, M2, M3, N2, N3 a O** a **pro vozidla zvláštního určení vyloučen**.

4.3. Minimální recyklovaný obsah oceli, hliníku a dalších materiálů

Automobilový průmysl je jedním z **největších uživatelů oceli** a současné využití **recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni**. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měl být **stanoven minimální podíl oceli recyklované z ocelového odpadu** od konečného spotřebitele a případně z železného šrotu v nových vozidlech.

4.3.1. Recyklovaná ocel

Nařízení nestanovuje konkrétní minimální procentní podíl recyklované oceli, hliníku ani dalších níže uvedených materiálů v nových vozidlech. **Ukládá však Komisi, aby proveditelnost těchto cílů** posoudila a připravila podrobnější pravidla.

Stanovení budoucího cíle by měla **předcházet specializovaná studie Komise** zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle, včetně dopadů na další odvětví využívající ocel a celosvětové emise skleníkových plynů.

Komise nejprve posoudí, jaký podíl recyklované oceli je možné ve vozidlech požadovat. Při stanovení cíle **Komise zohlední** zejména:

- **dostupnost** a očekávané množství **ocelového a železného šrotu**



- současné **využívání recyklované oceli** a možnosti jejího **širšího využití ve vozidlech**
- požadavky na **složení a kvalitu** různých druhů **oceli**
- **poptávku automobilového průmyslu** i ostatních odvětví
- technické možnosti **recyklace** a případné nedostatky trhu
- přínos pro **ochranu klimatu, životního prostředí a strategickou soběstačnost** Unie
- dopad na **cenu vozidel** a **konkurenceschopnost** automobilového průmyslu

Do 30. září 2028 potom stanoví konkrétní podíl i způsob jeho výpočtu. Povinnost začne platit nejpozději 14. srpna 2033.

4.3.2. Recyklovaný hliník

Komise do **30. září 2027** dle čl. 6 odst. 8 posoudí, jaký podíl recyklovaného hliníku a jeho slitin je možné ve vozidlech požadovat.

Evropská komise zohlední:

- současnou a očekávanou dostupnost recyklovaného hliníku
- současné využívání recyklovaného hliníku ve vozidlech
- technické možnosti recyklace a dosažitelnou kvalitu recyklátu
- ekonomickou přijatelnost cíle
- přínos pro snížení závislosti EU na primárních surovinách a pro ochranu klimatu
- dopad na ceny vozidel a konkurenceschopnost automobilového průmyslu

Do 30. září 2028 Komise stanoví konkrétní minimální podíl a způsob jeho výpočtu. Povinnost začne platit nejpozději 14. srpna 2033. Do cíle se může započítávat hliník z odpadu od konečného spotřebitele a případně také z odpadu z výroby.

4.3.3. Další materiály

Do **31. srpna 2029** musí Komise dle čl. 6 odst. 9 posoudit možnost **zavedení minimálního podílu recyklovaného**:

- hořčíku a jeho slitin
- neodymu
- dysprosia
- praseodymu
- terbia
- samaria
- niklu
- kobaltu
- boru

U neodymu, dysprosia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu a boru jde o materiály obsažené v permanentních magnetech nebo do nich zabudované (například v elektromotorech).



Při posuzování Komise vezme v úvahu **dostupnost recyklovaných materiálů**, současnou **úroveň jejich využití**, technické **možnosti recyklace**, **dopad** na životní prostředí, funkční **vlastnosti vozidel**, **cenu** vozidel a **konkurenceschopnost** výrobců.

Podle výsledku posouzení může Komise stanovit minimální podíly těchto recyklovaných materiálů v nových typech vozidel.

Do **30. září 2029** musí Komise přijmout alespoň metodiku pro výpočet a ověřování případných podílů těchto materiálů.



5 Status vozidla

Dosavadní směrnice 2000/53/ES stanovila pouze obecnou definici, podle níž je vozidlem s ukončenou životností vozidlo, které je odpadem. Neobsahovala však právně závazný společný seznam technických kritérií pro posouzení jednotlivých vozidel.

ELVR proto zavádí **jednotná** a přímo použitelná **kritéria** obsažená v příloze I. Současně stanoví povinnosti pojišťoven, znalců a příslušných orgánů při **ověřování statusu vozidla**.

5.1. Vozidlo s ukončenou životností

Vozidlem s ukončenou životností je dle čl. 3 bodu 2:

- vozidlo, které je odpadem ve smyslu čl. 3 bodu 1 směrnice 2008/98/ES o odpadech (tedy movitá věc, které se její držitel zbavuje, má v úmyslu se jí zbavit nebo má povinnost se jí zbavit)
- nebo vozidlo, které se považuje za odpad na základě **kritérií uvedených v příloze I ELVR**

Vozidlo tedy může získat status vozidla s ukončenou životností **dvěma způsoby**: buď **splní obecnou definici odpadu**, nebo **některé z kritérií** přílohy I. Nesplnění kritérií přílohy I proto samo o sobě nevylučuje, že vozidlo může být odpadem podle obecné definice.

5.2. Ojeté vozidlo

Ojetým vozidlem (dle čl. 3 bodu 33) je vozidlo, které již bylo registrováno v členském státě EU nebo ve třetí zemi a **není vozidlem s ukončenou životností**.

Může se jednat o staré, poškozené nebo dočasně nepojízdné, pokud ještě není odpadem a nesplňuje podmínky, podle nichž se musí považovat za vozidlo s ukončenou životností.

5.3. Postup při určování statusu vozidla

Posouzení by mělo být prováděno postupně, od závazných kritérií až po orientační kritéria. **Postupuje se ve dvou stupních:**

Nejprve se posuzují **závazná kritéria části A Přílohy I**. Splnění jediného z nich znamená, **že vozidlo je vozidlem s ukončenou životností**.

Pokud není splněno žádné kritérium části A, zkoumají se **orientační kritéria části B Přílohy I**. Jejich splnění ještě automaticky neznamená, že vozidlo je odpadem, ale vyžaduje provedení technického **posouzení k určení oprav potřebných** k získání osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

5.4. Závazná kritéria neopravitelnosti – příloha I část A

Vozidlo se **považuje za vozidlo s ukončenou životností**, pokud splňuje **alespoň jedno** z následujících **kritérií**:



- bylo **rozřezáno** na kusy nebo **demontováno** za účelem opětovného použití dílů (vozidlo již fakticky slouží jako zdroj náhradních dílů a nemá být dále používáno jako celek)
- je **vyhořelé** tak, že byl zcela **zničen motorový prostor nebo prostor pro cestující** (nejde pouze o místní poškození požárem, ale o úplné zničení jedné z hlavních částí vozidla)
- bylo **ponořeno do vody nad úroveň přístrojové desky** (rozsah zaplavení je natolik závažný, že se vozidlo považuje přímo za vozidlo s ukončenou životností)
- **nelze z technického hlediska opravit ani vyměnit jednu nebo více z následujících konstrukčních částí:**
 - části zajišťující spojení vozidla se zemí, odpružení, řízení a brzdy včetně jejich ovládacích prvků (například **pneumatiky, kola, nápravy, části řízení nebo brzdového systému**)
 - **upevnění a spoje sedadel** (části, které zajišťují bezpečné připevnění sedadel ke konstrukci vozidla)
 - **airbagy, předpínače, bezpečnostní pásy** a jejich periferní ovládací prvky (základní prvky pasivní bezpečnosti vozidla)
 - **korba, podvozek nebo karoserie** vozidla (hlavní nosné a konstrukční části vozidla)
- **konstrukční nebo bezpečnostní součásti vozidla** mají **nevratné technické závady**, které je činí nevyměnitelnými (poškození nelze napravit opravou ani výměnou příslušné součásti)
- vozidlo bylo **předáno ke zpracování do sběrného místa nebo autorizovaného zpracovatelského zařízení** (vlastník je odevzdal do systému určeného pro vozidla s ukončenou životností)
- pojišťovna vozidlo na základě technického posouzení znalcem prohlásila za **technickou totální škodu** (vozidlo je technicky neopravitelné; nejde pouze o případ, kdy by oprava byla ekonomicky nevýhodná)

Splnění kteréhokoli z těchto **kritérií** znamená, že vozidlo je vozidlem s ukončenou životností. Neprovádí se již posouzení orientačních kritérií části B a vlastník si nemůže pouze na základě svého rozhodnutí zvolit, že vozidlo zůstane ojetým vozidlem.

5.5. Orientační kritéria – příloha I část B

Pokud vozidlo nesplňuje žádné závazné kritérium části A, posuzuje se, zda splňuje některé z následujících orientačních kritérií:

- vozidlo je **opuštěné** nebo nemá prostředky umožňující jeho **identifikaci**, zejména VIN (nelze spolehlivě určit konkrétní vozidlo nebo jeho vlastníka)



- vozidlo **není dostatečně chráněno před poškozením** během skladování, přepravy, nakládky nebo vykládky (způsob nakládání s vozidlem nasvědčuje tomu, že není uchováváno jako použitelný výrobek)
- náklady na opravu vozidla spolu s jeho současnou hodnotou převyšují odhadovanou tržní hodnotu vozidla po opravě (oprava je ekonomicky nevýhodná – jde o ekonomickou totální škodu)
- vozidlo bylo ponořeno do vody pod úroveň přístrojové desky a došlo k poškození motoru nebo elektrického systému (zaplavení je méně rozsáhlé než u závazného kritéria, ale mohlo způsobit závažné technické škody)
- z vozidla uniklo palivo nebo palivové výpary a vzniklo riziko požáru nebo výbuchu
- ze systému zkapalněného plynu unikl plyn a vzniklo riziko požáru nebo výbuchu (například poškozený systém LPG)
- z vozidla unikly provozní kapaliny a vzniklo riziko znečištění vody (zejména palivo, brzdová kapalina, nemrznoucí kapalina, kyselý elektrolyt z baterie nebo chladicí kapalina)
- vozidlo bylo **demontováno** (samotná demontáž je důvodem k dalšímu posouzení; pokud bylo vozidlo demontováno přímo za účelem opětovného použití dílů, použije se již závazné kritérium části A)
- jedno nebo více vstupních míst vozidla bylo svařeno nebo uzavřeno izolační pěnou (vozidlo bylo neobvyklým způsobem uzavřeno nebo konstrukčně pozměněno)

Splnění orientačního kritéria ještě samo o sobě neznamená, že je vozidlo vozidlem s ukončenou životností. Znamená však, že musí následovat odborné technické posouzení.

5.6. Technické posouzení

Pokud je splněno alespoň jedno orientační kritérium části B, **nezávislý znalec v oblasti automobilového průmyslu provede technické posouzení.**

V posouzení určí:

- jaké opravy jsou nezbytné k tomu, aby vozidlo mohlo získat osvědčení o technické způsobilosti
- zda **lze vozidlo opravit** tak, aby splnilo požadavky platné v členském státě, ve kterém bylo před opravou registrováno

Na základě výsledku posouzení **vlastník rozhodne**, zda vozidlo opraví, nebo je vyřadí jako vozidlo s ukončenou životností.

Technické posouzení po **dobu pěti let** slouží jako dokumentace prokazující, že vozidlo není vozidlem s ukončenou životností. Pokud však vlastník **během těchto pěti let nezíská pro vozidlo osvědčení o technické způsobilosti**, vozidlo se po uplynutí této lhůty **automaticky považuje za vozidlo s ukončenou životností.**



Členské státy mohou vytvořit úplný seznam nezávislých znalců oprávněných tato posouzení provádět (tedy určit konkrétní odborně způsobilé osoby, které mohou posouzení podle přílohy I vydávat).

5.7. Posouzení vozidla po dopravní nehodě

Pokud pojišťovna nebo znalec v oblasti automobilového průmyslu jednající jejím jménem posuzuje škodu na vozidle po dopravní nehodě (dle čl. 37 odst. 1), musí zároveň posoudit, zda vozidlo splňuje kritéria vozidla s ukončenou životností podle přílohy I.

Pojišťovna tedy nebude posuzovat pouze výši škody a náklady na opravu, ale také právní status vozidla.

Je nutné rozlišovat:

- **technickou totální škodu** (vozidlo je podle odborného posouzení technicky neopravitelné a podle přílohy I části A se přímo považuje za vozidlo s ukončenou životností),
- **ekonomickou totální škodu** (oprava je dražší než ekonomický přínos opraveného vozidla; jde pouze o orientační kritérium části B a musí následovat technické posouzení).



6 Převod vlastnictví

Nařízení **propojuje převod vlastnictví** ojetého vozidla s **povinností** v určitých případech doložit, že vozidlo **není** vozidlem s ukončenou životností.

Cílem je zejména **zabránit** tomu, aby se vozidla, se kterými by již mělo být nakládáno jako s odpadem, dále **prodávala jako použitelná vozidla**, včetně prodeje prostřednictvím aukcí, smluv uzavíraných na dálku nebo online platforem.

Článek 36 nařízení proto rozlišuje mezi převodem prováděným hospodářským subjektem a převodem mezi soukromými osobami.

6.1. Převod vlastnictví ojetých vozidel v rámci Unie

Pokud převádí vlastnictví ojetého vozidla **hospodářský subjekt**, musí dle čl. 36 odst. 1 osobě, která má zájem vozidlo nabýt, **předložit dokumentaci** prokazující, že vozidlo **není** vozidlem s ukončenou životností. Tato dokumentace by měla **prokázat, že vozidlo je způsobilé k provozu na pozemních komunikacích**, nebo poskytnout posouzení v souladu s tímto nařízením, které obsahuje kritéria pro určení toho, že se jedná o vozidlo s ukončenou životností. Hospodářský subjekt tedy **nemůže** vozidlo **nabízet** jako běžné ojeté vozidlo **bez možnosti doložit, že nejde o ELV**.

Pro fyzické osoby, které nejsou hospodářskými subjekty, platí, že běžný soukromý prodej ojetého vozidla mezi dvěma fyzickými osobami **není automaticky spojen s povinností předkládat dokumentaci** podle čl. 36 odst. 1.

Fyzická osoba musí dle čl. 36 odst. 2 tuto dokumentaci předložit pouze ve dvou případech:

- pokud bylo vozidlo pojišťovnou prohlášeno za **ekonomickou totální škodu**,
- pokud je celý prodej uskutečněn prostřednictvím **online platformy bez fyzického předání vozidla mezi prodávajícím a kupujícím nebo osobami jednajícími jejich jménem**.



7 Nakládání s vozidly s ukončenou životností

Cílem je zajistit, aby byla vozidla s ukončenou životností **shromážděna prostřednictvím dostupného systému sběru**, bez zbytečného odkladu **odevzdána** oprávněnému zařízení a **zpracována** pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních.

Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit **odevzdání vozidla do autorizovaného zpracovatelského zařízení nebo sběrného místa** bez zbytečného úsilí či nákladů. Tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu a zajišťovat přiměřenou **dostupnost** autorizovaných zpracovatelských zařízení nebo sběrných míst. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností **všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel**.

Zařízení může požadovat úhradu, pokud ve vozidle chybí některý ze základních dílů nebo konstrukčních částí nebo byl do vozidla dodatečně vložen jiný odpad.

7.1. Autorizovaná zpracovatelská zařízení

Vozidla s ukončenou životností by měla být **zpracovávána pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních**, proto tato zařízení hrají zásadní roli při sběru vozidel s ukončenou životností.

Každé zařízení nebo podnik, který chce **zpracovávat vozidla s ukončenou životností**, **musí získat povolení** příslušného orgánu podle čl. 23 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES o odpadech.

Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců mohou s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními **uzavírat smlouvy** za účelem **plnění povinností** rozšířené odpovědnosti výrobce. Tyto smlouvy musí být spravedlivé, transparentní a nediskriminační.

Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo poslednímu vlastníkovi vozidla po odevzdání vozidla s ukončenou životností vydat **osvědčení o likvidaci**.

Autorizované zpracovatelské zařízení **musí přijímat a zpracovávat vozidla s ukončenou životností, jejich díly, materiály a odpadní díly z oprav** v souladu se svým povolením a požadavky nařízení.

Zařízení musí zejména:

- **vozidla bezpečně skladovat** podle přílohy VIII části A (tedy na nepropustných plochách vybavených pro zachycení a okamžité odstranění uniklých kapalin a čištění vody včetně dešťové vody; baterie, filtry, díly znečištěné olejem a jednotlivé provozní kapaliny musí být skladovány odděleně a pneumatiky musí být uloženy tak, aby se omezilo nebezpečí požáru a jejich nadměrné hromadění),
- odstranit z nich **znečišťující látky**,
- **vyjmout stanovené díly** a konstrukční části,
- nakládat s vozidly v souladu s hierarchií způsobů nakládání s odpady,
- pokud je to možné, používat nejlepší dostupné techniky,



- **dokončit** zpracování vozidla nejpozději do **dvanácti měsíců** od jeho odevzdání.

Jednotlivé fáze zpracování mohou provádět ve spolupráci různá autorizovaná zpracovatelská zařízení. Výjimkou je odstranění znečišťujících látek, které nelze tímto způsobem rozdělit mezi více zařízení.

Zařízení musí **po dobu tří let** elektronicky **uchovávat** záznamy o **skladování, odstranění znečišťujících látek, vyjmutí dílů a dalším zpracování** a na žádost je předložit příslušným orgánům.

7.2. Sběrná místa

Členské státy mohou **umožnit sběr** vozidel také **samostatným sběrným místům**, která nejsou autorizovanými zpracovatelskými zařízeními.

Takové **sběrné místo** musí mít **povolení** a **může** zejména:

- vozidlo s ukončenou životností **převzít**
- dočasně je **uskladnit**
- **zabezpečit** je proti úniku kapalin a neoprávněnému přístupu
- **přípravit vozidlo k přepravě** do autorizovaného zpracovatelského zařízení

Sběrné místo **nesmí** vozidlo samo zpracovávat. Všechna převzatá vozidla **musí předat** autorizovanému zpracovatelskému zařízení nejpozději **do dvou měsíců od jejich převzetí**.

Vlastníkovi vydá elektronický doklad potvrzující převzetí vozidla. Tento doklad předá prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu také příslušným orgánům.



8 Strategie oběhovosti výrobce

K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné **stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu**. Je nezbytné **projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné**, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci a jejich dodavatelé by proto měli začlenit **strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel**. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla.

Aby výrobci především **osobních automobilů (kategorie M1) a lehkých užitkových vozidel (kategorie N1)** zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli **motivováni ke zlepšení oběhovosti** typů vozidel, měli by **vypracovat komplexní strategii oběhovosti** (dle čl. 9), a to od **1. září 2029**.

Strategie se zpracovává **na úrovni výrobce**, nikoli samostatně pro každý model nebo typ vozidla. Výrobce v ní vysvětlí, jakými opatřeními zajistí plnění požadavků na oběhovost vozidel podle kapitoly II.

Jde zejména o **požadavky** (dle přílohy V část A) vyplývající zejména z čl. 4 až 7 na:

- opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost vozidel
- omezení nebezpečných látek ve vozidlech
- minimální podíl recyklovaných materiálů
- konstrukci umožňující vyjmutí a výměnu vybraných dílů a konstrukčních částí

Výrobce musí do **30 dnů od vypracování strategie** poskytnout její kopii orgánům udělujícím schválení typu v členských státech a Evropské komisi. Komise **zveřejní strategii** výrobců i jejich pozdější aktualizace. Veřejnost tak získá přehled o tom, jak výrobci přistupují k používání recyklovaných materiálů, konstrukci vozidel, demontáži dílů a jejich zpracování po skončení životnosti.

Výrobce musí plnění opatření uvedených ve strategii průběžně sledovat a nejméně **jednou za pět let** strategii aktualizovat.

Na základě strategií oběhovosti a jejich aktualizací bude Komise vypracovávat **zprávu o oběhovosti automobilového průmyslu**.



9 Právní základ

Právní základ tohoto nařízení vychází z:

- **článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie** (umožňuje EU sjednotit vnitrostátní pravidla potřebná pro fungování vnitřního trhu; v případě ELVR zejména požadavky na konstrukci, výrobu a schvalování vozidel),
- **čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie**, pokud jde o články 14 až 36 nařízení (umožňuje EU přijímat opatření v oblasti ochrany životního prostředí; v ELVR jde zejména o autorizovaná zpracovatelská zařízení, rozšířenou odpovědnost výrobce, sběr, odevzdávání a zpracování vozidel s ukončenou životností a recyklační cíle)

Článek 114 SFEU proto poskytuje základ pro sjednocení požadavků na vozidla v rámci vnitřního trhu. Čl. 192 odst. 1 SFEU doplňuje environmentální právní základ pro články 14 až 36, které se týkají především nakládání s vozidly s ukončenou životností.

ELVR má tedy dvojí právní základ, protože **upravuje** současně **fungování trhu** s vozidly a **ochranu životního prostředí** při nakládání s vozidly s ukončenou životností.

Informaci zpracovali:

Ing. Daniela Mertová, vedoucí oddělení recyklace a strategie přechodu k cirkulárnímu hospodářství

Mgr. Ladislav Čermák, Ph.D., oddělení recyklace a strategie přechodu k cirkulárnímu hospodářství

Schválil:

Ing. Bc. Jan Maršák, Ph.D., ředitel odboru cirkulární ekonomiky a odpadů