

Metodika

odboru odpadů Ministerstva životního prostředí k přeshraniční přepravě použitých pneumatik

1. ÚVOD

- 1.1. Ministerstvo životního prostředí (dále jen MŽP nebo Ministerstvo) se stále více setkává s různými aspekty přeshraniční přepravy použitých pneumatik. Podobně jako u dalších použitých výrobků se v praxi vyskytují rozdílné názory na posuzování použitých pneumatik z hlediska odpadového režimu, tedy zda se na ně vztahuje legislativa upravující nakládání s odpady a přeshraniční přepravu odpadů, či nikoliv.
- 1.2. Problematický je zejména vývoz použitých pneumatik deklarovaných jako zboží do rozvojových zemí. Zkušenosti z rozvojového světa ukazují, že vyvezené použité pneumatiky často nejsou ve stavu, aby byly opětovně použity jako obutí dopravních prostředků. S takovými pneumatikami je zacházeno jako s odpadem, jsou různě neodborně zpracovávány na jiné výrobky (například obuv), odstraňovány spalováním nebo skládkovány, což může ohrozit životní prostředí a lidské zdraví.
- 1.3. V praxi se rovněž vyskytují rozdílné názory na aplikaci odpadového režimu na použité pneumatiky dovážené do ČR. Jedná se zejména o pneumatiky, které splňují české legislativní požadavky pro jejich použití na dopravních prostředcích a jsou využívány tzv. na dojezd, a dále pneumatiky dovážené za účelem protektorování. I v těchto situacích Ministerstvo zaznamenalo rozdílné přístupy v řešení otázky, zda tyto pneumatiky představují odpad a jaké jsou povinnosti subjektů zapojených do jejich přepravy.
- 1.4. Ministerstvo považuje za vhodné aspekty přepravy použitých pneumatik vyjasnit. Při přípravě tohoto materiálu Ministerstvo oslovilo vybrané subjekty z odvětví výroby, zpracování a obchodu s pneumatikami. Na přípravě metodiky se podílelo Sdružení výrobců a dovozců pneumatik v České republice, Česká inspekce životního prostředí a Celní správa ČR. Ilustrační materiály jsou v metodice použity s laskavým souhlasem Sdružení výrobců a dovozců pneumatik v České republice a německého sdružení Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur - Handwerk e.V.

2. CÍL METODIKY

- 2.1. Cílem metodiky je sjednocení rozhodovací praxe orgánů státní správy při výkonu jim svěřených pravomocí dle zákona o odpadech¹ v návaznosti na Nařízení o přepravě odpadů² tj. České inspekce životního prostředí, Celní správy, Policie ČR a dále krajských úřadů vykonávajících v rámci přenesené působnosti pravomoci jim svěřené zákonem o odpadech. Metodika dále slouží jako vodítko vývozcům a dovozcům použitých pneumatik.

¹ Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů, v platném znění

- 2.2. Ministerstvo životního prostředí není oprávněno vydávat konečný výklad k obecně závazným právním předpisům, přestože je jejich věcným gestorem; takové oprávnění má pouze nezávislý soud.

3. DEFINICE ODPADU

- 3.1. Odpad je „každá movitá věc, které se osoba zbavuje nebo má úmysl nebo povinnost se jí zbavit.“³, přičemž „Osoba má povinnost zbavit se movité věci, jestliže ji nepoužívá k původnímu účelu a věc ohrožuje životní prostředí nebo byla vyřazena na základě zvláštního právního předpisu.“³ Pokud účelové určení věci zaniklo a vlastník neprokáže opak, úmysl zbavit se dané věci se předpokládá.³ V případě pochybností rozhodnou krajské úřady buď na žádost vlastníka dotčené věci či z moci úřední o tom, zda daná věc je nebo není odpadem.³

- 3.2. Od odpadu je nutné odlišovat použité výrobky nebo jejich části, které nejsou odpadem a které mohou být použity ke stejnému účelu, ke kterému byly původně určeny. Takové použití se nazývá „opětovné použití“.⁴

3.3. Při posuzování, zda se jedná o přeshraniční přepravu odpadu či nikoliv, je třeba zohlednit:

- a) úmysl vlastníka dané věci se zbavit;
- b) stav dané věci (tj. její původní účelové určení k použití a veřejnoprávní regulaci jejího použití – povinnost vyřazení) a způsob přepravy; a
- c) potenciální vliv dané věci na životní prostředí.

- 3.4. Odpověď na tyto otázky vede k závěru, zda přepravovaná použitá věc představuje odpad, či použitý výrobek určený pro opětovné použití⁵.

4. POSUZOVÁNÍ POUŽITÝCH PNEUMATIK

4.1. Úmysl vlastníka použité pneumatiky se jí zbavit

- 4.1.1. Pro posouzení úmyslu vlastníka, který provádí přeshraniční přepravu použitých pneumatik, je důležité získat informace o původu použitých pneumatik a o obchodní podstatě vztahu příslušných subjektů.

- 4.1.2. Z hlediska původu přepravovaných věcí obecně platí, že věci, které se staly odpady již před zahájením přepravy, jsou odpady také při přepravě. V případě pneumatik se typicky jedná o situace, kdy jsou přepravovány pneumatiky, které již byly odevzdány např. do sběrných dvorů. V situaci, kdy jsou pneumatiky odevzdány v rámci zpětného odběru použitých pneumatik⁶, se na ně jako na odpad musí nahlížet až v okamžiku předání osobě oprávněné k jejich využití nebo odstranění; **samotné**

³ § 3 zákona o odpadech

⁴ § 4 zákona o odpadech

⁵ Při tomto rozboru je rovněž třeba vzít v úvahu znění směrnice Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 98/2008 o odpadech a související rozhodovací praxi Soudního dvora Evropské unie.

⁶ Právní fikce pro zjednodušený sběr odpadních pneumatik dle § 38 odst. 8 zákona o odpadech.

odevzdání na sběrné místo v rámci zpětného odběru pneumatik z odevzdaných pneumatik odpad nedělá. Uvedené odchýlení od definice odpadu je však aplikovatelné pouze na území ČR a nelze jej aplikovat v okamžiku realizace přeshraniční přepravy, neboť „Zpětně odebrané výrobky se při přeshraniční přepravě z České republiky do zahraničí považují za odpady okamžikem předání zpětně odebraných výrobků k přeshraniční přepravě.“⁷

- 4.1.3. V této souvislosti je, dovolují-li to okolnosti, vhodné zjistit, zda je přeprava spojená s prodejem použitých pneumatik. Typickým znakem, který může vyjadřovat úmysl zbavit se použité pneumatiky a může vést k posouzení pneumatiky jako odpadu je, pokud **subjekt zbavující se vlastnictví k pneumatikám hradí nabyvateli jakoukoliv odměnu**, aniž by za to dostával jinou protihodnotu.
- 4.1.4. Rovněž situace, kdy **prodávající nezískává žádnou nebo jen symbolickou odměnu**-kupní cenu může naznačovat, že v daném případě se jedná o odpad. Jevy popsané v předchozím a tomto odstavci by měly být brány jako důvod pro podrobnější prověření zásilky, zda se u ní nevyskytují jiné znaky svědčící pro to, že se jedná o odpad.
- 4.1.5. Řada použitých výrobků a i odpadů je v současné době předmětem standardního obchodování na trhu a lze usuzovat, že trh existuje i pro použité pneumatiky. Fungující vztah nabídka-poptávka tedy sám o sobě nemůže vést k závěru, že použité pneumatiky nepředstavují odpad a že jsou obchodovány pouze jako použité výrobky. **I odpad může mít pozitivní ekonomickou hodnotu a může být předmětem přípravy k opětovnému použití či využití.** Subjekty zbavující se použitých pneumatik tedy mohou předpokládat, že tyto budou i nadále využívány a současně zacházet s předmětnými pneumatikami jako s odpadem.⁸ Tyto závěry jsou podpořeny i rozhodovací praxí Soudního dvora Evropské unie.⁹

4.2. Stav pneumatik (tj. původní účelové určení k použití a veřejnoprávní regulace jejího použití – povinnost vyřazení) a způsob přepravy

⁷ Nařízení vlády č. 352/2014 Sb., o Plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024

⁸ Specifickým případem obchodní operace s použitými pneumatikami je jejich dovoz/vývoz za účelem protektorování. Pokud vlastník pneumatik tyto přepravuje za účelem jejich protektorování s tím, že tytéž pneumatiky po jejich protektorování převezme zpět pro další užívání, nelze na takové použité pneumatiky v zásadě nahlížet jako na odpad, neboť daný subjekt nemá v úmyslu se dané pneumatiky zbavit. Tento závěr ovšem vyplývá pouze pro použité pneumatiky předané jejich vlastníkem přímo, nebo skrze prostředníka, k protektorování s tím, že tyto konkrétní pneumatiky budou na základě smluvního vztahu předány po protektorování zpět. Prokázání toho, že použité pneumatiky jsou určeny k protektorování a budou po tomto procesu vráceny zpět, je na vývozci/dovozci. Naopak tuto úvahu nelze aplikovat na ty použité pneumatiky, které jsou hromadně sbírány od jejich původních uživatelů, kteří se jich tím zbavují. Nový vlastník takto získaných pneumatik, který takové použité pneumatiky přepravuje za účelem protektorování, nakládá s odpadem. V takovém případě představují testování a protektorování tzv. přípravu k opětovnému použití a až do protektorování mají takové použité pneumatiky status odpadu.

⁹ Spojené případy C-206/88 and C-207/88 (Vessoso and Zanetti) a C-359/88 (Zanetti and Others), “... the concept of waste within the meaning of Article 1 of Council Directive 75/442 and Article 1 of Council Directive 78/319 is not to be understood as excluding substances and objects which are capable of economic reutilization...” a dále: “...the concept of waste, within the meaning of Article 1 of Council Directive 75/442 and Article 1 of Council Directive 78/319, does not presume that the holder disposing of a substance or an object intends to exclude all economic reutilization of the substance or object by others”.

- 4.2.1. Jednou ze situací, kdy je daná věc (použitá pneumatika) odpadem, je ta, kdy již není používána vlastníkem k původnímu účelu a existuje zde povinnost se jí zbavit ať už z důvodu ohrožení životního prostředí či z důvodu povinnosti danou věc vyřadit z užívání na základě zvláštních právních předpisů.

Hloubka dezénu, technický stav pneumatiky

- 4.2.2. Legislativní požadavky na hloubku dezénu pneumatik na motorových vozidlech¹⁰:

Pneumatiky	Mopedy	Osobní vozy	Nákladní vozy¹¹
letní	1 mm	1,6 mm	1,6 mm
zimní	1 mm	4 mm ¹²	6 mm ¹²

Dle českých požadavků na dezén pneumatik je obecně vyžadována minimální hloubka dezénu ve výši 1,6 mm (u mopedů 1 mm). V případě zimních pneumatik je pak vyžadována minimální hloubka dezénu 4 mm (respektive 6 mm u nákladních vozů) v období od 1. listopadu do 31. března, pokud se na pozemní komunikaci nachází souvislá vrstva sněhu, led nebo námraza, nebo to lze vzhledem k povětrnostním podmínkám předpokládat. Tento požadavek platí v tomto období také na úsecích označených příkazovou značkou Zimní výbava. Byť to s ohledem na bezpečnost silničního provozu není preferovaná varianta, je možné v letním období nebo za situace, kdy nejsou splněny výše popsané podmínky požadování vyššího dezénu zimních pneumatik, používat zimní pneumatiky i s dezénem v rozmezí 1,6 mm až 4 mm.

- 4.2.3. **S ohledem na to, že přepravované použité pneumatiky, které nemají být odpadem, musí být schopny dalšího použití v souladu s českými předpisy alespoň po určitou minimální dobu, je třeba požadovat, aby dezén pneumatiky byl větší než 1,6 mm (tj. nikoliv roven 1,6 mm). V opačném případě budou pneumatiky představovat odpad.**
- 4.2.4. Současně platí, že na pneumatice nesmí být přítomna žádná trhлина nebo poškození pláště pneumatiky na jejím vnějším obvodu - v oblasti běhounu, ramene, boku a patky, které by obnažovaly nebo narušovaly kostru pneumatiky¹³. Kontrola hloubky dezénu pneumatiky se provádí v drážkách nebo zářezech v celé šíři horní části běhounu a po celém obvodu pneumatiky. Některé pneumatiky jsou přitom vybaveny v drážkách ve středové části běhounu indikátory opotřebení. Kontrolu je možné provádět pomocí hloubkoměru. Při jeho použití je nutné se řídit pokyny výrobce pro použití daného typu hloubkoměru. Pro hodnocení technického stavu pneumatiky a hloubky dezénu se použije příslušná Metodika Ministerstva dopravy České republiky.¹⁴

¹⁰ § 40a zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů a § 40 vyhlášky č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

¹¹ Motorová vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg.

¹² Viz výklad v bodu 4.2.3.

¹³ § 40 odst. 2. písm. f) bod 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

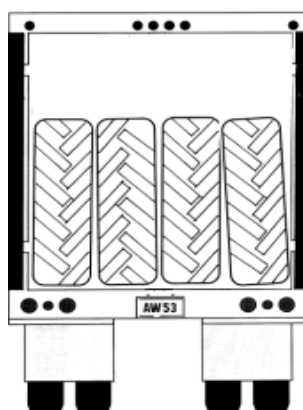
¹⁴ Metodika MD ČR: Kontrola a hodnocení opotřebení dezénových drážek běhounu pneumatik vozidel, č. 3/2012/STK/5.2

4.2.5. Jestliže tedy přepravované pneumatiky nesplňují požadavky uvedené v odstavcích 4.2.3. – 4.2.4., nemohou již plnit svůj účel a představují odpad.

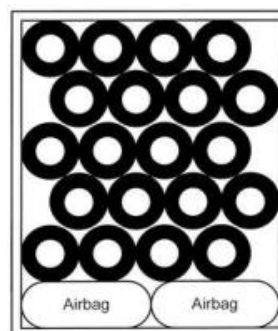
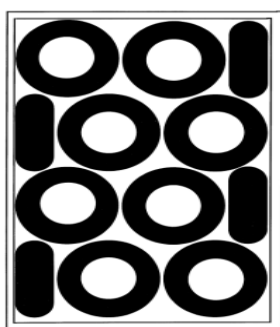
Uložení při přepravě

4.2.6. Pneumatiky nesmějí trpět žádnou trhlinou nebo poškozením pláště. Na to má velký vliv jejich uložení při přepravě. Způsob uložení vypovídá o úmyslu vlastníka pneumatiky a zájmu příjemce na technickém stavu pneumatiky.

4.2.7. Běžnými způsoby přepravy, které zaručují nepoškození pneumatik a zachování jejich vlastností pro další použití, je uložení do sloupců. V případě větších pneumatik (např. agropneumatiky) se užívá uložení pneumatik v přepravním prostoru nebo kontejneru vedle sebe dle nákresu níže.



4.2.8. Dále se používá smíšené ložení, které více využívá přepravní prostor.



4.2.9. Nebo uložení do tzv. stromečků.



4.2.10. V případě smíšeného uložení a uložení do tzv. stromečků je nutné vyvarovat se deformací jednotlivých pneumatik v sestavě.



4.2.11. Výsledkem deformací při přepravě může být zejména poškození vnitřní struktury kostry pneumatiky. V některých případech může být poškození drátěné kostry viditelné i navenek, kdy kostra vystupuje na povrch pneumatiky. K takovému vystoupení může dojít v závislosti na způsobu deformace kdekoliv na povrchu.



4.2.12. **Jsou-li přepravované pneumatiky nepřírozně deformované nebo vystupují-li z nich dokonce části drátěné kostry, jsou považovány za odpad, protože zacházení s nimi jasně nasvědčuje na úmysl opětovně je již nepoužívat.**

4.2.13. Rovněž nevyhovující vnitřní stav přepravního prostoru (např. kontejneru), typicky přítomnost předmětů schopných poškodit pneumatiky, indikuje, že při přepravě není dbáno na ochranu před jejich poškozením (viz příklad s trčícími ostrými předměty ve stěně přepravního prostoru níže) a měl by vést k podrobnějšímu prověření zásilky.



4.2.14. Možným jevem při přepravě použitých pneumatik je jejich vzájemné vkládání do sebe (tzv. doubling, tripling). Toto vkládání a následné vykládání může být prováděno strojově či ručně, při ruční manipulaci je vyšší pravděpodobnost poškození. V závislosti na vzájemném poměru velikostí do sebe vložených pneumatik je možné tolerovat pouze mírné deformace tvaru u vkládání různě velkých pneumatik do sebe. **Pouze správně provedené vkládání (zpravidla max. 2 až 3 ks) a vyjmutí pneumatik bez následných deformací lze považovat za akceptovatelnou praxi pro přepravu použitých pneumatik.** Vlevo je příklad správně provedeného vložení, vpravo příklad přijatelné malé deformace.



4.2.15. Naopak již středně velké výdutě naznačují nedodržení podmínek pro zajištění původní funkce pneumatik, a vedou tedy k závěru, že pneumatiky jsou odpadem. Tyto výdutě vznikají často z toho důvodu, že jsou do sebe vkládány pneumatiky stejné velikosti, což vede k jejich deformaci.



4.2.16. Zcela jasné jsou pak případy zjevně neodborného (obvykle ručního) vložení, při němž dochází k výrazné deformaci pneumatik. **V takových případech je evidentní, že použitá pneumatika je odpadem.**



4.2.17. Stejně tak evidentní jsou případy, kdy jsou použité pneumatiky pro přepravu svázaný jednotlivě nebo společně do balíků/žoků. **I takové případy tedy vedou k hodnocení použité pneumatiky jako odpadu.**



Stáří pneumatiky

4.2.18. Dalším ukazatelem nevhodnosti použité pneumatiky pro její opětovné použití je její stáří. Obecně doporučovaným maximálním stářím pneumatiky je 10 let od data výroby. **To znamená, že pokud jsou přepravované použité pneumatiky starší 10 let, měly by být považovány za odpad.**

4.2.19. Stáří pneumatik může být nalezeno na bočnici po prozkoumání kódu následujícího za symbolem „DOT.“

4.2.20. Stáří pneumatik vyrobených po 1. 1. 2000 je dáno posledními čtyřmi číslicemi, které identifikují datum výroby podle týdnů. První dvě číslice ze čtyřčíslicí označují týden výroby (v rozsahu od „1“ do „53“). Poslední dvě číslice označují rok výroby (např. pneumatika s označením „DOT XXXXXXXX2703“ byla vyrobena ve 27. týdnu roku 2003).

4.2.21. Pneumatiky vyrobené před rokem 2000 mají datum výroby označeno pouze třemi číslicemi. Pro další rozlišení data výroby uskutečněné v rámci desetiletí 1990-99 na rozdíl od předchozích desetiletí přidávali výrobci obvykle za trojici čísel označujících datum výroby trojúhelník (◄). To znamená, že pneumatiky s označením „DOT XXXXXXXX274 ◄“ byly vyrobeny v týdnu 27 roku 1994.

Smíšení poškozených a použitelných pneumatik

4.2.22 V praxi se vyskytují zásilky smíšené z pneumatik splňujících parametry pro jejich opětovné použití s pneumatikami, které je nutné vnímat jako odpad. S ohledem na efektivitu kontrol a omezení zdržení při přepravě je Ministerstvo toho názoru, že v případě, kdy se v zásilce vyskytují použité pneumatiky vykazující některé z výše uvedených znaků, z nichž se dovozuje, že daná pneumatika je odpadem, a jedná se

o výskyt vyšší než v řádu jednotek procent z celé zásilky¹⁵, je nutné na celou zásilku pohlížet jako na zásilku odpadu.¹⁶

4.2.23 Za účelem prověření, zda přepravované pneumatiky nejsou odpadem, mohou kontrolní orgány požadovat od osoby, která má pneumatiky v držení nebo která zařizuje jejich převoz, předložení dokladů.¹⁷ Na základě těchto dokladů mohou kontrolní orgány stanovit závěr, že přepravované pneumatiky jsou odpadem.¹⁸

Problematika ojetých vozidel a autovraků

4.2.24 Dalším způsobem, jak se přes hranice ČR dostávají použité pneumatiky je jejich dovoz/vývoz v rámci přepravy ojetých automobilů. Z tohoto hlediska musí příslušné orgány aplikovat ustanovení zákona o odpadech týkající se autovraků a zpětného odběru pneumatik, kdy se dovoz pneumatik na automobilech rovněž považuje za uvedení pneumatiky na trh z pohledu povinností ustanovení § 38a a následujících zákona o odpadech. Pneumatiky na kolech dovážených ojetých vozů v zásadě nebudou odpadem, pokud nebudou vykazovat některé z výše uvedených znaků (např. špatný stav pneumatiky), což je opět potřeba při dovozu takových ojetých vozidel zkoumat. Naopak pneumatiky na kolech dovážených autovraků budou v zásadě považovány za odpad.

4.3. Potenciální vliv na životní prostředí

4.3.1. Jak je uvedeno v úvodu (článek 1.2.), použité pneumatiky, pokud nejsou opětovně používány pro svůj původní účel, mohou představovat zátěž pro životní prostředí. Vysoké riziko nesprávného nakládání existuje při vývozu použitých pneumatik do rozvojových zemí. Spalování či skládkování pneumatik může mít značný negativní dopad na životní prostředí. Pneumatiky mohou hořet i měsíce, přičemž dochází k uvolňování kouře, olejů a škodlivých látek, které mohou poškodit půdu, vodní zdroje a ovzduší. Naproti tomu divoké skládky pneumatik (často v kombinaci s plastovými nádobami) mohou vytvořit líhniště pro řadu hmyzích druhů, přičemž mnohé z nich jsou v subtropích a tropech přenašeči závažných chorob jako je horečka dengue či žlutá zimnice.¹⁹ Pneumatiky nepodléhají přirozenému rozkladu, takže jejich přítomnost v daném prostředí je dlouhodobá.

¹⁵ Je nutné tolerovat určitou přirozenou míru chybovosti při nakládání a přepravě pneumatik a to zejména u složitějších sestav.

¹⁶ Tuto skutečnost potvrzuje i čl. 70 nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství s ohledem na kontroly prováděné celními orgány.

¹⁷ Čl 50 odst. 4a Nařízení o přepravě odpadů

¹⁸ Čl 50 odst. 4b Nařízení o přepravě odpadů

¹⁹ Revised technical guidelines for the environmentally sound management of used and waste pneumatic tyres přijaté na 10. zasedání konference smluvních stran Basilejské úmluvy o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování konané ve dnech 17. – 21. 10. 2011 dostupné zde: <http://www.basel.int/Implementation/TechnicalMatters/DevelopmentofTechnicalGuidelines/AdoptedTechnicalGuidelines/tabid/2376/Default.aspx>

4.4. Shrnutí

4.4.1. S ohledem na výše uvedené lze tedy shrnout, že pneumatiky jsou považovány za odpad, pokud (stačí naplnění jakéhokoliv z níže uvedených bodů):

- a) jejich původ evidentně ukazuje, že byly odpadem již před tím, než došlo k jejich přepravě; nebo
- b) jsou přepravovány za účelem jejich protektorování; nebo
- c) hloubka jejich dezénu není větší než 1,6 mm; nebo
- d) mají zjevné vady; nebo
- e) způsob jejich uložení při přepravě vykazuje vady, způsobující nemožnost jejich bezpečného opětovného použití na dopravních prostředcích (např. pneumatiky vykazují poškození konstrukčních částí); nebo
- f) jsou starší než 10 let.

4.4.2. Celní orgány, ČIŽP a krajské úřady v rámci jim svěřených pravomocí posuzují, zda předmětné pneumatiky představují odpad, či nikoliv. Všechny tyto orgány při svém rozhodování a v rámci svého správního uvážení aplikují tuto metodiku. Celní orgány si mohou vyžádat odbornou pomoc ČIŽP a MŽP. Pokud přetrvávají pochybnosti, zda se předmětné pneumatiky mají považovat za odpad, mohou požádat krajský úřad příslušný dle místa provedení kontroly o rozhodnutí. Stejně tak vlastník zásilky může v souladu se zákonem o odpadech požádat krajský úřad o rozhodnutí, zda se předmětné pneumatiky považují za odpad. V případě, že vlastník zásilky má pochybnosti, je vhodné o takové rozhodnutí požádat ještě před zahájením přepravy; v takovém případě se celní orgány s rozhodnutím krajského úřadu v rámci svého rozhodnutí řádně vypořádají. V případě podezření na nedovolenou přepravu mohou celní orgány nařídít přerušování přepravy a odstavení vozidla na místo k tomu určené, zadržet doklady k vozidlu a k nákladu, zakázat pokračování v jízdě a zabránit v další jízdě použitím technického prostředku.²⁰ Při porušení povinností souvisejících s přeshraniční přepravou odpadů může ČIŽP uložit pokutu do výše 50 000 000 Kč.²¹

5. POUŽITÉ PNEUMATIKY JAKO ODPAD

5.1. V případech, kdy jsou použité pneumatiky přepravovány jako odpad, vztahují se na ně příslušné předpisy, zejména:

- a) Nařízení o přepravě odpadů²;
- b) Nařízení Komise č. 1418/2007 o vývozu některých odpadů určených k využití, uvedených v příloze III nebo IIIA nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006, do některých zemí, na které se nevztahuje rozhodnutí OECD o kontrole pohybů odpadů přes hranice („Nařízení č. 1418/2007“);
- c) zákon o odpadech²;
- d) vyhláška č. 374/2008 Sb., o přepravě odpadů a o změně vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování

²⁰ § 77 zákona o odpadech (Celní orgány)

²¹ § 66 zákona o odpadech (sankce)

souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů.

5.2. Dle těchto právních předpisů jsou použité pneumatiky zařazeny na tzv. Zelený seznam odpadů jako odpad s kódem B3140 (to platí i pro pneumatiky svázané do žoků). V případech, kdy je vyžadováno předchozí písemné oznámení a získání souhlasu pro uskutečnění přepravy, je v České republice příslušným orgánem Ministerstvo.

5.3. Tabulka níže poskytuje přehled přepravních režimů dle Nařízení o přepravě odpadů pro odpadní pneumatiky přepravované za účelem jejich využití. Tabulka tedy neřeší situace, kdy jsou pneumatiky převáženy za účelem odstranění. Obecně platí, že přeshraniční přeprava odpadů do ČR za účelem odstranění je zakázána. Pravidla a povinnosti související s přeshraniční přepravou odpadů jsou podrobně zpracovány na webových stránkách MŽP http://www.mzp.cz/cz/preshranicni_preprava_odpadu.

Přehledová tabulka režimů dovozu a vývozu odpadních pneumatik pro využití		
Kód B3140 přílohy IX Basilejské úmluvy; Zelený seznam odpadů Nařízení o přepravě odpadů		
	Vývoz z ČR	Dovoz do ČR
Státy EU	Postup dle čl. 18 Nařízení o přepravě odpadů	Postup dle čl. 18 Nařízení o přepravě odpadů
Státy, na které se vztahuje Rozhodnutí OECD ²	Postup dle čl. 18 Nařízení o přepravě odpadů	Postup dle čl. 18 Nařízení o přepravě odpadů
Třetí země (ne EU, ne Rozhodnutí OECD), které jsou smluvními stranami Basilejské úmluvy ³	Zákaz ¹ nebo	Postup dle čl. 18 Nařízení o přepravě odpadů
	Předchozí písemné oznámení a souhlas ¹ nebo	
	Postup dle čl. 18 Nařízení o přepravě odpadů ¹	
Státy, které nejsou smluvními stranami Basilejské úmluvy (a nespádají do některé z kategorií výše) ⁴	Zákaz ¹ nebo	Zákaz
	Předchozí písemné oznámení a souhlas ¹ nebo	
	Postup dle čl. 18 Nařízení o přepravě odpadů ¹	

1) Viz čl. 37 Nařízení o přepravě odpadů a Nařízení č. 1418/2007; Evropská Komise oslovila jednotlivé země, aby ji sdělily své požadavky na dovoz odpadu. Požadavky zemí jsou shrnuty v Nařízení č. 1418/2007. Jestliže některá ze zemí odpověď neposkytla, aplikuje se automaticky režim předchozího písemného oznámení a souhlasu.

2) Rozhodnutí Rady OECD C (2001)107/v konečném znění o revizi rozhodnutí C(92)39/v konečném znění o kontrole pohybu odpadů určených k využití přes hranice. Členské země OECD: Austrálie, Belgie, Česko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Chile (Chile rozhodnutí dosud neimplementovalo, zatím tedy není považováno za zemi, na kterou se toto rozhodnutí vztahuje), Irsko, Island, Itálie, Izrael, Japonsko, Jižní Korea, Kanada, Lucembursko, Maďarsko, Mexiko, Německo, Nizozemsko, Norsko, Nový Zéland, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko, USA, Velká Británie

3) Jedná se o většinu zemí světa.

4) Např. Kosovo, Haiti, Sierra Leone.

6. NEDOVOLENÁ PŘEPRAVA ODPADNÍCH PNEUMATIK

- 6.1. V případě, že jsou přepravovány použité pneumatiky, které jsou považovány za odpad, aniž bylo dodrženo Nařízení o přepravě odpadů, jedná se o nedovolenou přepravu odpadů (čl. 2 (35) Nařízení o přepravě odpadů). V případě nedovolené přepravy se postupuje podle příslušných ustanovení Nařízení o přepravě odpadů. Články 24 a 25 stanoví povinnosti osoby, která je za nedovolenou přepravu odpovědná, zejména povinnost zajistit řádné využití nebo odstranění odpadu z nedovolené přepravy a povinnost převzít odpad zpět, pokud je nedovolená přeprava zjištěna v jiném státě. Hierarchii odpovědnosti za využití nebo odstranění odpadu z nedovolené přepravy a případného převzetí odpadů zpět ilustruje tabulka uvedená níže.

Subjekt zodpovědný za nedovolenou přepravu dle Nařízení o přepravě odpadů	
Oznamovatel	Příjemce
1. Odpad převezme zpět oznamovatel, nebo pokud nebylo podáno oznámení:	1. Odpad využije nebo odstraní způsobem šetrným k životnímu prostředí příjemce, nebo pokud to není možné:
2. Odpad převezme zpět oznamovatel de iure (jenž měl oznámení provést), nebo pokud to není možné:	2. Samotný příslušný orgán nebo fyzická nebo právnická osoba jednající jeho jménem.
3. Odpad převezme zpět samotný příslušný orgán místa odeslání nebo fyzická nebo právnická osoba jednající jeho jménem, nebo pokud to není možné:	
4. Bude jiným způsobem využit nebo odstraněn v zemi určení nebo zemi odeslání samotným příslušným orgánem místa odeslání nebo fyzickou nebo právnickou osobou jednající jeho jménem, nebo pokud to není možné:	
5. Bude jiným způsobem využit nebo odstraněn v jiné zemi samotným příslušným orgánem místa odeslání nebo fyzickou nebo právnickou osobou jednající jeho jménem, pokud s tím všechny dotčené příslušné orgány souhlasí.	

7. KONTAKT

Ministerstvo životního prostředí
Odbor odpadů - Oddělení přeshraničního pohybu odpadů a mezinárodní spolupráce
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10
tel.: +420 267122014
e-mail: Jana.Samkova@mzp.cz

Česká inspekce životního prostředí
Oddělení odpadového hospodářství
Na Břehu 267
190 00 Praha 9
tel.: + 420 222 860 230
e-mail: kus.lukas@cizp.cz

Celní správa České republiky
Generální ředitelství cel - Oddělení Netarifních opatření GŘC
Budějovická 7
14096 Praha 4
tel: +420 261 332 223
e-mail: p.kramarik@cs.mfcr.cz

8. UŽITEČNÉ ZDROJE INFORMACÍ

Webové stránky MŽP věnované přeshraniční přepravě odpadů
http://www.mzp.cz/cz/preshranicni_preprava_odpadu

Revised technical guidelines for the environmentally sound management of used and waste pneumatic tyres v anglickém jazyce
<http://www.basel.int/Implementation/TechnicalMatters/DevelopmentofTechnicalGuidelines/AdoptedTechnicalGuidelines/tabid/2376/Default.aspx>

Handbuch Export/Grenzüberschreitende Verbringung von „Gebrauchtwaren“, rakouské Ministerstvo životního prostředí, v anglickém a německém jazyce
http://www.bundesabfallwirtschaftsplan.at/dms/bawp/Handbuch-Leitfaden-Abfall-versus-Gebrauchtware---de-eng_end_2014-06-24_eBook/Handbuch%20Leitfaden%20Abfall%20versus%20Gebrauchtware%20-%20de-eng_end_2014-06-24_eBook.pdf

Pokyny pro celní orgány k přeshraniční přepravě odpadů – Shrnutí pro veřejnost, Evropská komise 2015/C 157/01
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2015.157.01.0001.01.CES#ntr32-C_2015157CS.01000101-E0032

Metodika MD ČR: Kontrola a hodnocení opotřebení dezénových drážek běhounu pneumatik vozidel, č. 3/2012/STK/5.2

http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/STK/Metodiky+pro+provadeni+technickych+prohli dek+vozidel/

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006R1013-20140526&qid=1449499118113&from=CS>

Leden 2016

Ing. Jaromír Manhart, v.r.

ředitel odboru odpadů