

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Recyklační poplatek

Podle novely zákona o odpadech, která vstupuje v účinnost 1. lednem 2009, budou muset noví majitelé ojetých vozidel, která nesplňují ani emisní normu EURO 3, zaplatit poplatek [1]. Z něho bude Státní fond životního prostředí ČR (SFŽP) přispívat na ekologickou likvidaci autovraků. Výši poplatku zákon stanovuje od tří do deseti tisíc korun podle plnění příslušné emisní normy. Vozů, které splňují alespoň normu EURO 3, se tento poplatek netýká.

Automobilová doprava je vedle vytápění domácností hnědým uhlím největším viníkem zhoršující se kvality českého ovzduší, především v emisích pevných částic (PM_{2,5} a PM₁₀). V ČR pokračuje nárůst výkonů automobilové dopravy, zejména individuální. Výkony nákladní silniční dopravy sice meziročně stagnují, ale emise z nákladní dopravy stouply od roku 1990 na dvouapůlnásobek. Narůstá i počet registrovaných osobních (o 4,2 % v roce 2007 oproti roku 2006) i nákladních aut (o 14,2 % ve stejném období).

Doprava se podílí na emisích pevných částic společně s otěry pneumatik a sekundárním znečištěním (víření již emitovaného znečištění) 34 %, u emisí CO 46 %, NO_x 34 % a skleníkových plynů 13 %. Doprava je zásadní příčinou nepříznivého vývoje celkových emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší přízemním ozonem.

Velmi vysoké je navíc průměrné stáří vozového parku osobní dopravy - v České republice okolo 14,5 roku, což je v Evropě významně nadprůměrné číslo. To s sebou nese, kromě zhoršené plynulosti silničního provozu, i velmi konkrétní negativní dopady na životní prostředí. Čím starší vůz, tím více znečištění vypouští z výfuku do ovzduší. A zároveň čím starší auto, tím náročnější, složitější a dražší je jeho rozebrání a ekologická likvidace.

Poplatek se za každý automobil platí pouze jednou. U dovezeného vozidla jej zaplatí jweho nový majitel při první registraci svého vozu do registru silničních vozidel ČR. Pokud již bylo vozidlo v ČR registrováno, zaplatí tento poplatek při první přeregistraci jeho nový majitel. Poplatek se týká pouze vozidel kategorie M1 nebo N1, tedy osobních a lehkých užitkových vozidel do 3,5 t. Poplatek se nevztahuje na motocykly, ale ani na veterány a sportovní speciály, které se nezapisují do registru silničních, ale historických a sportovních vozidel.

Výše poplatku se odvíjí od emisní normy EURO, kterou dané vozidlo splňuje. Nejvyšší částku (10 000 Kč) budou noví majitelé platit za vozidla, která znečišťují ovzduší nejvíce, protože nesplňují vůbec žádnou z emisních norem EURO. Za registraci vozidla, které plní normu EURO 1 je poplatek stanoven ve výši 5 000 Kč a v případě registrace vozidla, které plní limity normy EURO 2, poplatek činí 3000 Kč. Automobily splňující alespoň normu EURO 3 (platnou cca od roku 2000) nebudou zpoplatněny vůbec, stejně jako vozy plnící normu EURO 4 (od roku 2005) či dokonce EURO 5, která teprve vejde v platnost.

EURO normu, do které jejich vozidlo spadá, najdou majitelé v osvědčení o registraci vozidla (dříve tzv. velký technický průkaz). Zde může být buď přímo uvedena mezní hodnota emisí např. EURO 2 nebo je uveden konkrétní emisní předpis EHK/OSN (např. 83.01C) či emisní směrnice EHS/ES (např. 94/12). V tomto případě se nejdříve určí, které mezní hodnotě emisí (EURO) daný předpis či směrnice odpovídají a z tohoto se stanoví vlastní výše poplatku. Tabulku převodu příslušných předpisů EHK/OSN a směrnic EHS/ES poskytne Ministerstvo dopravy, které je gestorem těchto

nařízení [2].

Původních majitelů vozů se novela nijak nedotkne. Opatření v novele zákona směřuje k tomu, aby potencionální kupci starších vozidel neplnicích alespoň emisní normu EURO 3, svůj záměr přehodnotili a koupili si raději vozidlo novější, šetrnější k životnímu prostředí.

Novela zákona o odpadech byla předkládána rovněž z toho důvodu, že ve stávajícím znění byl poplatek vztažen pouze na dovážená vozidla, což není v souladu s platnou legislativou EU. Poplatek měl obdobný charakter jako clo, byl tedy v rozporu s přístupovou smlouvou ČR k Evropské unii. ČR proto bylo doporučeno vztáhnout poplatek na všechna vozidla, nikoli jen na dovážená.

Zdroj: MŽP

Poznámky:

[1] Všechny nově prodané vozy v Evropské unii musí plnit emisní normy EURO, kterými se musí řídit výrobci vozidel. Normy EURO označují platné emisní limity výfukových zplodin silničních motorových vozidel. Cílem je postupné snižování obsahu oxidů dusíku, nespálených uhlovodíků, oxidu uhelnatého a pevných částic v emisích. Jako první byla v roce 1992 zavedena norma EURO 1. Od té doby vstoupily v platnost normy EURO 2 (1996), EURO 3 (2000), EURO 4 (2005) a od 1. září 2009 začne platit limit EURO 5. Orientačně tak může majiteli sloužit k přehledu plnění norem EURO jejich vozidel rok výroby vozu.

[2] Zákon stanovuje, že výše vybíraného poplatku je stanovena na základě mezních hodnot emisí (úroveň EURO), který je dokládán zápisem v osvědčení o registraci vozidla. Při jeho stanovování mohou v principu nastat tři situace, a to:

- A) V osvědčení o registraci vozidla (resp. v technickém průkazu) je uvedena přímo mezní hodnota emisí např. EURO 2. V tomto případě výše poplatku přímo koresponduje s tímto údajem.
- B) V osvědčení o registraci vozidla (resp. v technickém průkazu) není uvedena přímo mezní hodnota emisí např. EURO 2, je však uveden konkrétní emisní předpis EHK/OSN (např. 83.01C) či emisní směrnice EHS/ES (např. 94/12). V tomto případě se nejdříve určí, které mezní hodnotě emisí (EURO) daný předpis či směrnice odpovídají a z tohoto se stanoví vlastní výše poplatku.
- C) V osvědčení o registraci vozidla (resp. v technickém průkazu) není uvedena přímo mezní hodnota emisí např. EURO 2, ani konkrétní emisní předpis EHK/OSN (např. 83.01C) či emisní směrnice EHS/ES (např. 94/12). V tomto případě se vychází z předpokladu, že vozidlo neplní ani nejnižší mezní hodnotu emisí – EURO 1 – a tudíž tomu odpovídá výše poplatku 10 000 Kč. Tento předpoklad je dán tím, že při typovém schvalování vozidel v minulosti, která již plnila mezní hodnotu emisí EURO 1 byl emisní předpis v rámci schválení technické způsobilosti uváděn, potažmo zapisován do technického průkazu. V případě, že žadatel o první registraci či přeregistraci se domnívá, že vozidlo i přes absenci zápisu plní určitou mezní hodnotu emisí a může tuto skutečnost věrohodně prokázat, provede na základě tohoto prokázání úřad zápis plnění emisní normy do technického průkazu či osvědčení o registraci vozidla a dále se postupuje podle bodu B).

Další články:

- [Sdílení elektřiny v obecních projektech, změny po 1.8.2026 a zapojení bateriových úložišť](#)
- [Jak naložit s „oznámením“ přestupku soukromých osob? A je to vlastně oznámením ve smyslu zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich?](#)
- [Systémová podjatost ve správním řízení aneb požadavek na překročení nadkritické míry rizika](#)

systemové podjatosti

- Bezpilotní systémy vlastní konstrukce v kategorii Specific: regulatorní požadavky a praktické aspekty
- Pacht závodu a zákaz přenechání věci třetí osobě
- Digitální důkazy z webu v soudním řízení: jak doložit, co bylo online zveřejněno?
- Nepravomocné povolení stavby a změna územního plánu
- Letiště a letecké stavby
- Nejvyšší správní soud vymezuje nové hranice zneužití práva u běžných nákladů na reklamu
- Limity dohledu nad výkonem znalecké činnosti
- Stavebníci získávají od roku 2026 silnější pozici v soudních sporech o povolení stavby