



EVROPSKÁ KOMISE

Brusel 6.3.2024  
C(2024) 982 final

*Vážený pane předsedo,*

*Komise by ráda poděkovala Senátu Parlamentu České republiky za jeho stanovisko k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES (COM(2023)451 final).*

*Jsme rádi, že při této příležitosti můžeme objasnit očekávaný dopad návrhu na automobilový průmysl, harmonogram zavádění nových požadavků obsažených v návrhu, očekávané náklady a přínosy a rovněž přidanou hodnotu navrhování nových závazných pravidel.*

*Zelená dohoda pro Evropu je evropská strategie pro růst, která má do roku 2050 zajistit klimaticky neutrální, čisté a oběhové hospodářství, optimalizovat hospodaření se zdroji a minimalizovat znečištění. Akční plán pro oběhové hospodářství a nová průmyslová strategie pro Evropu stanoví plán toho, jak by měl evropský průmysl tyto cíle naplnit. Akční plán obsahuje závazek přezkoumat právní předpisy týkající se vozidel s ukončenou životností s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Význam této iniciativy uznala Evropská rada i Parlament.*

*V reakci na tyto politické výzvy navrhla Komise dne 13. července 2023 nařízení, jež má posílit oběhovost v automobilovém průmyslu a zahrnuje projektování a výrobu vozidel, jakož i nakládání s vozidly s ukončenou životností.*

*Iniciativa si je vědoma významu automobilového průmyslu pro hospodářství EU. Uznává rovněž, že toto odvětví prochází hlubokou transformací. Automobilový průmysl má velké nároky na zdroje, neboť k výrobě nových vozidel je zapotřebí obrovské množství oceli, hliníku a plastů. Jeho závislost na drahých kovech a kritických surovinách v budoucnu dále výrazně poroste. Přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství má proto zásadní význam pro zajištění jeho odolnosti a udržitelnosti. Právní předpisy EU se v poslední době zaměřovaly převážně na snižování emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší spojeného s používáním vozidel, kdežto cílem tohoto návrhu je usnadnit přechod daného odvětví k více oběhovým postupům.*

*Pan Miloš Vystrčil  
předseda Senátu  
Valdštejnské náměstí 17/4  
118 01 PRAHA 1*

*Nové požadavky, jako je lepší ověřování toho, zda jsou nová vozidla projektována s ohledem na recyklaci a opětovné použití, a zavedení požadavků na vyjímatelnost baterií a elektromotorů spolu se skutečností, že při výrobě nových vozidel se má používat 25 % recyklovaných plastů, budou mít na dekarbonizaci automobilového průmyslu značný pozitivní vliv. V kombinaci s opatřeními zaměřenými na účinnější a kvalitnější nakládání s vozidly s ukončenou životností, která umožní sekundární využití většího množství cenných součástí a dílů, přispěje návrh ke snížení závislosti na kritických surovinách a energii a podpoří strategickou autonomii EU. Z posouzení dopadů provedeného v souvislosti s novým nařízením vyplývá, že by mělo mít významný přínos pro životní prostředí, hospodářství i společnost. Sběr vozidel s ukončenou životností v EU se zvýší až o 3,8 milionu kusů, včetně většího počtu nákladních automobilů, autobusů a motocyklů. Celkem bude sebráno 5,4 milionu tun materiálů, které se zrecyklují ve vyšší kvalitě a v souladu s hierarchií způsobů nakládání s odpady. Opatření, jež mají řešit problém „pohřešovaných vozidel“ a zlepšit regulaci vývozu ojetých vozidel, která již nejsou schopna provozu na pozemních komunikacích, by měla rovněž snížit vnější environmentální stopu EU. Pokud jde o sociální přínosy, vznikne 22 000 dalších pracovních míst, a to i v malých a středních podnicích, které jsou v odvětví nakládání s odpady a recyklace nejaktivnější.*

*V reakci na obavy Senátu ohledně nákladů souvisejících s projektováním a výrobou vozidel je důležité připomenout, že automobilový průmysl již je zapojen do strategií, jejichž cílem je zlepšit oběhovost jeho dodavatelského řetězce a snížit uhlíkovou stopu spojenou s výrobou. Návrh Komise k tomuto trendu přispívá prostřednictvím opatření, která se vztahují na všechny hospodářské subjekty zapojené do různých fází životního cyklu vozidla, a vytváří rovné podmínky na úrovni EU. Pokud by se opatření EU omezovala pouze na pobídky, existovalo by riziko, že automobilový průmysl svůj potenciál přispívat k oběhovému hospodářství nevyužije v plné míře a že mezi jednotlivými podniky, které uvádějí vozidla na trh EU, budou panovat značné rozdíly.*

*V posouzení dopadů, z něhož tento návrh vychází, se sice uvádí, že v důsledku přizpůsobení se novým požadavkům vzniknou automobilovému průmyslu přechodné náklady, ty však budou jen omezené. Celkové náklady navrhovaného nařízení pro všechny hospodářské subjekty a spotřebitele dohromady se odhadují na méně než 70 eur na vozidlo uvedené na trh v roce 2035. Kromě toho by nařízení z dlouhodobého hlediska mělo pomoci vybudovat odolnější dodavatelský řetězec, zlepšit inovace a konkurenceschopnost a snížit závislost na surovinách a energii, což se promítne do peněžních úspor. Z pohledu roku 2035 povede nařízení celkově k ročnímu snížení emisí CO<sub>2</sub> o 12,3 milionu tun. Sečteme-li odhadované příjmy a peněžní hodnotu úspor CO<sub>2</sub>, přinese v roce 2035 čistý příjem ve výši 1,8 miliardy eur.*

*Pokud jde o obavy ohledně lhůt pro implementaci, rádi bychom Senát upozornili na skutečnost, že v nařízení jsou naplánována přechodná období, která hospodářským subjektům i členským státům umožní se budoucím ustanovením přizpůsobit. Například veškeré požadavky týkající se schvalování typu nových automobilů (jako je začlenění recyklovaných plastů) by začaly platit nejdříve šest let po vstupu nařízení v platnost. Kromě toho se předpokládá, že přijetí budoucího nařízení přinese právní jistotu, kterou*

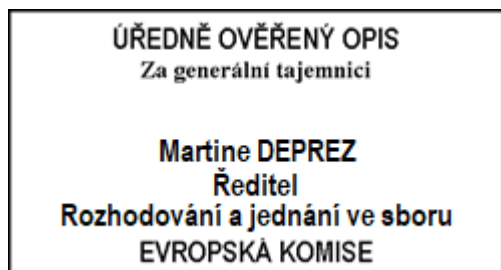
*hospodářské subjekty i orgány členských států potřebují. Nové požadavky týkající se projektování budou vycházet ze stávajícího mechanismu schvalování typu a z dokumentace stanovené v nařízení (EU) 2018/858<sup>1</sup>. Aby bylo snazší poskytovat informace o vozidle a jeho konstrukčních částech, bude vytvořen pas oběhovosti vozidla, který bude tyto informace obsahovat. Pas bude v souladu s dalšími digitálními informačními nástroji a platformami týkajícími se environmentální výkonnosti vozidel, které již v automobilovém odvětví existují nebo se vyvíjejí, a rovněž s odvětvovými právními předpisy. Komise stanoví technické požadavky na vytvoření a užívání pasu tak, aby byly zajištěny jednotné podmínky pro jeho fungování.*

*Doufáme, že podaná vysvětlení jsou dostatečnou odpovědí na připomínky Senátu, a těšíme se na další pokračování vzájemného politického dialogu.*

*S pozdravem*

*Maroš Šefčovič*  
*výkonný místopředseda*

*Virginijus Sinkevičius*  
*člen Komise*



---

<sup>1</sup> Nařízení (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).