

Veřejná konzultace k posouzení dopadů na podporu přezkumu směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností a směrnice 2005/64/ES o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti

Vyplnění polí označených * je povinné.

Úvod

Souvislosti konzultace

| K čemu směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností slouží?

Každý rok skončí životnost milionů vozidel v EU. Pokud není s těmito vozidly správně naloženo, mohou představovat hrozbu pro životní prostředí. Jejich nesprávně provedenou likvidací také můžeme přijít o miliony tun znovupoužitelného materiálu. V roce 2000 byla proto přijata směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností. Jejím účelem je minimalizovat dopad těchto vozidel na životní prostředí a zlepšit vliv všech hospodářských subjektů zapojených do životního cyklu vozidel na životní prostředí. Tato směrnice obsahuje ustanovení o sběru, zpracování, využívání a recyklaci vozidel s ukončenou životností.

| K čemu směrnice 2005/64/ES o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti slouží?

Tato směrnice stanoví podmínky, za nichž je povoleno uvádět vozidla na trh EU (prostřednictvím postupu schvalování typu), s cílem zajistit, aby jejich součásti a materiály mohly být opětně použity, recyklovány a využívány s tím, že budou splňovat minimální procentní podíl z cílů stanovených ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností. Směrnice obsahuje zvláštní ustanovení, jež mají zajistit, aby opětné používání součástí neohrožovalo bezpečnost nebo životní prostředí.

| Proč pořádá Komise tuto konzultaci?

Komise dokončila v roce 2021 hodnocení směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností[*]. Zjistila, že tato směrnice obsahuje různé nedostatky. V návaznosti na provedené hodnocení nyní Evropská komise pracuje na posouzení dopadů na podporu případné revize směrnice o vozidlech s ukončenou životností. S ohledem na vazby mezi směrnicí o vozidlech s ukončenou životností a směrnicí 2005/64/ES o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti

bude proveden společný přezkum obou směrnic.

[*] <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules>

Jak budou vaše příspěvky využity?

Vaše odpovědi na tuto konzultaci budou použity pro posouzení dopadů i pro samotný návrh revize směrnice o vozidlech s ukončenou životností. Budou cenné zejména pro ověření předpokladů a pochopení možných dopadů zvažovaných opatření.

Struktura dotazníku

Účast v této veřejné konzultaci spočívá ve vyplnění online dotazníku. Dotazník je k dispozici ve všech úředních jazycích EU a odpovědi lze rovněž zasílat v kterémkoli z těchto jazyků. Přesto se doporučuje zasílat příspěvky v angličtině, což přispěje k rychlejšímu zpracování průzkumu vzhledem k možným zpožděním a chybným interpretacím při překladu odpovědí zaslaných v jiných jazycích.

V dotazníku naleznete otázky týkající se různých problémových oblastí, které byly zjištěny při hodnocení směrnice o vozidlech s ukončenou životností a v dalších iniciativách a jimiž se zabývá posouzení dopadů.

Dotazník má dvě hlavní části.

První část se týká vaší osoby. Informace, které uvedete v tomto oddíle, se týkají úrovně vaší obeznámenosti se směrnicí o vozidlech s ukončenou životností a zájmu o odvětví vozidel s ukončenou životností. V první části jsou otázky označené hvězdičkou povinné. Druhou část tvoří vlastní příspěvek ke konzultačnímu procesu. Je rozdělena do dvou oddílů:

- První oddíl obsahuje obecné otázky určené široké veřejnosti, včetně osob, které nejsou obeznámeny se směrnicí o vozidlech s ukončenou životností a s odvětvím vozidel. Obsahuje přibližně deset otázek.
- Druhý oddíl obsahuje 33 konkrétnějších otázek, které jsou určeny odborníkům obeznámeným se směrnicí o vozidlech s ukončenou životností a s odvětvím vozidel, ale na které může odpovědět i kdokoli jiný.

Pro vaše pohodlí si můžete níže stáhnout plnou verzi dotazníku ve formátu PDF, pokud si chcete otázky před odesláním svého příspěvku prohlédnout.

Dotazník k otevřené veřejné konzultaci ke stažení

[Questionnaire to the Open Public Consultation.pdf](#)

Každá část a oddíl začínají krátkým úvodem, který uvádí následující otázky do souvislosti. Nemáte-li dostatečné zkušenosti nebo znalosti, pokud jde o konkrétní otázky, můžete použít odpověď „nevím / nemám názor“. Vyplňování můžete kdykoli přerušit a v dotazníku pokračovat později. Po odeslání odpovědi si můžete stáhnout kopii vyplněného dotazníku.

Informace o vás

* Jazyk, v němž budete na otázky odpovídat:

- angličtina
- bulharština
- čeština
- chorvatština
- dánština
- estonština
- finština
- francouzština
- irština
- italština
- litevština
- lotyština
- maďarština
- maltština
- němčina
- nizozemština
- polština
- portugalská
- řečtina
- rumunština
- slovenština
- slovinština
- španělština
- švédština

* Vyberte vyjádření, které vás nejlépe charakterizuje

- Jsem občan, který se o oblast vozidel s ukončenou životností zajímá, avšak pouze obecně
- Mám specifické znalosti a/nebo specifický zájem o vozidla s ukončenou životností

* Konzultace se účastníte:

- jménem akademické/výzkumné instituce
- jménem sdružení podniků

- jménem podniku / obchodní organizace
- jménem spotřebitelské organizace
- jako občan EU
- jménem ekologické organizace
- jako občan země, která není členem EU
- jménem nevládní organizace (NGO)
- jako orgán veřejné správy
- jménem odborového svazu
- jiná možnost

* Působnost

- mezinárodní
- místní
- národní
- regionální

* Úroveň správy

- místní orgán
- místní agentura

* Úroveň správy

- parlament
- orgán
- agentura

* Jméno

* Příjmení

* E-mailová adresa (nebude zveřejněna)

* Pokud zastupujete soukromý sektor (společnost nebo obchodní organizaci), uveďte oblast svého zájmu/činnosti.

Můžete vybrat více políček:

- výrobce/konstruktér/dodavatel/dovozce vozidel
- prodejce automobilů
- opravna
- pojišťovna
- odvětví demontáže, autorizované zpracovatelské zařízení
- odvětví recyklace včetně provozovatelů drticích zařízení a následných technologických zařízení (technologie po drcení (PST))
- dovoz/vývoz ojetých vozidel
- jiná možnost

* V případě, že jste zvolili odpověď „jiná možnost“, upřesněte:

Maximálně 255 znaků

* Název organizace

Maximálně 255 znaků

* Velikost organizace

- mikro (1 až 9 zaměstnanců)
- malá (10 až 49 zaměstnanců)
- střední (50 až 249 zaměstnanců)
- velká (250 či více zaměstnanců)

* Název organizace

Maximálně 255 znaků

* Pokud zastupujete hospodářský subjekt, uveďte jeho přibližný roční obrat:

- < 100 000 EUR
- 100 000-1 000 000 EUR
- 1 000 000-10 000 000 EUR
- 10 000 000-50 000 000 EUR
- > 50 000 000 EUR

Identifikační číslo v rejstříku transparentnosti

Maximálně 255 znaků

Je vaše organizace zaregistrována v [rejstříku transparentnosti](#)? Jde o dobrovolnou databázi pro organizace, které se snaží ovlivňovat rozhodování v EU.

* Země původu

Uveďte, ve které zemi se vy nebo vaše organizace nacházíte.

- | | | | |
|---|---|---|---|
| <input type="radio"/> Afghánistán | <input type="radio"/> Francouzská Guyana | <input type="radio"/> Litva | <input type="radio"/> Šalomounovy ostrovy |
| <input type="radio"/> Alandy | <input type="radio"/> Francouzská jižní a antarktická území | <input type="radio"/> Lotyšsko | <input type="radio"/> Salvador |
| <input type="radio"/> Albánie | <input type="radio"/> Francouzská Polynésie | <input type="radio"/> Lucembursko | <input type="radio"/> Samoa |
| <input type="radio"/> Alžírsko | <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Macao | <input type="radio"/> San Marino |
| <input type="radio"/> Americká Samoa | <input type="radio"/> Gambie | <input type="radio"/> Madagaskar | <input type="radio"/> Saúdská Arábie |
| <input type="radio"/> Americké Panenské ostrovy | <input type="radio"/> Ghana | <input type="radio"/> Mad'arsko | <input type="radio"/> Senegal |
| <input type="radio"/> Andorra | <input type="radio"/> Gibraltar | <input type="radio"/> Malajsie | <input type="radio"/> Severní Korea |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Grenada | <input type="radio"/> Malawi | <input type="radio"/> Severní Makedonie |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input type="radio"/> Grónsko | <input type="radio"/> Maledivy | <input type="radio"/> Seychely |
| <input type="radio"/> Antarktida | <input type="radio"/> Gruzie | <input type="radio"/> Mali | <input type="radio"/> Sierra Leone |
| <input type="radio"/> Antigua a Barbuda | <input type="radio"/> Guadeloupe | <input type="radio"/> Malta | <input type="radio"/> Singapur |
| <input type="radio"/> Argentina | <input type="radio"/> Guam | <input type="radio"/> Maroko | <input type="radio"/> Sint Maarten |
| <input type="radio"/> Arménie | <input type="radio"/> Guatemala | <input type="radio"/> Marshallovy ostrovy | <input type="radio"/> Slovensko |
| <input type="radio"/> Aruba | <input type="radio"/> Guernsey | <input type="radio"/> Martinik | <input type="radio"/> Slovinsko |
| <input type="radio"/> Austrálie | <input type="radio"/> Guinea | <input type="radio"/> Mauricius | <input type="radio"/> Somálsko |
| <input type="radio"/> Ázerbájdžán | <input type="radio"/> Guinea-Bissau | <input type="radio"/> Mauritánie | <input type="radio"/> Španělsko |
| <input type="radio"/> Bahamy | <input type="radio"/> Guyana | <input type="radio"/> Mayotte | <input type="radio"/> Spojené arabské emiráty |
| <input type="radio"/> Bahrajn | <input type="radio"/> Haiti | <input type="radio"/> Menší odlehlé ostrovy USA | <input type="radio"/> Spojené království |

- Bangladéš
- Barbados
- Belgie
- Belize
- Bělorusko
- Benin
- Bermudy
- Bhútán
- Bolívie
- Bonaire, Svatý Eustach a Saba
- Bosna a Hercegovina
- Botswana
- Bouvetův ostrov
- Brazílie
- Britské indickooceánské území
- Britské Panenské ostrovy
- Brunej
- Bulharsko
- Burkina Faso
- Burundi
- Heardův ostrov a McDonaldovy ostrovy
- Honduras
- Hongkong
- Indie
- Indonésie
- Irák
- Írán
- Irsko
- Island
- Itálie
- Izrael
- Jamajka
- Japonsko
- Jemen
- Jersey
- Jižní Afrika
- Jižní Georgie a Jižní Sandwichovy ostrovy
- Jižní Korea
- Jižní Súdán
- Jordánsko
- Mexiko
- Mikronésie
- Moldavsko
- Monako
- Mongolsko
- Montserrat
- Mosambik
- Myanmar/Barma
- Namibie
- Nauru
- Německo
- Nepál
- Niger
- Nigérie
- Nikaragua
- Niue
- Nizozemsko
- Norsko
- Nová Kaledonie
- Nový Zéland
- Spojené státy
- Srbsko
- Šrí Lanka
- Středoafriická republika
- Súdán
- Surinam
- Svalbard a Jan Mayen
- Svatá Helena, Ascension a Tristan da Cunha
- Svatá Lucie
- Svatý Bartoloměj
- Svatý Kryštof a Nevis
- Svatý Martin
- Svatý Tomáš a Princův ostrov
- Svatý Vincenc a Grenadiny
- Svazijsko
- Švédsko
- Švýcarsko
- Sýrie
- Tádžikistán
- Tanzanie

- Čad
- Černá Hora
- Česko
- Chile
- Chorvatsko
- Čína
- Clipperton
- Cookovy ostrovy
- Curaçao
- Dánsko
- Demokratická republika Kongo
- Dominika
- Dominikánská republika
- Džibutsko
- Egypt
- Ekvádor
- Eritrea
- Estonsko
- Etiopie
- Faerské ostrovy
- Falklandy
- Fidži
- Filipíny
- Finsko
- Francie
- Kajmanské ostrovy
- Kambodža
- Kamerun
- Kanada
- Kapverdy
- Katar
- Kazachstán
- Keňa
- Kiribati
- Kokosové (Keelingovy) ostrovy
- Kolumbie
- Komory
- Kongo
- Kosovo
- Kostarika
- Kuba
- Kuvajt
- Kypr
- Kyrgyzstán
- Laos
- Lesotho
- Libanon
- Libérie
- Libye
- Lichtenštejnsko
- Omán
- Ostrov Man
- Ostrov Norfolk
- Ostrovy Severní Mariany
- Ostrovy Turks a Caicos
- Pákistán
- Palau
- Palestina
- Panama
- Papua-Nová Guinea
- Paraguay
- Peru
- Pitcairnovy ostrovy
- Pobřeží slonoviny
- Polsko
- Portoriko
- Portugalsko
- Rakousko
- Řecko
- Réunion
- Rovníková Guinea
- Rumunsko
- Rusko
- Rwanda
- Saint-Pierre a Miquelon
- Tchaj-wan
- Thajsko
- Togo
- Tokelau
- Tonga
- Trinidad a Tobago
- Tunisko
- Turecko
- Turkmenistán
- Tuvalu
- Uganda
- Ukrajina
- Uruguay
- Uzbekistán
- Vánoční ostrov
- Vanuatu
- Vatikán
- Venezuela
- Vietnam
- Východní Timor
- Wallis a Futuna
- Zambie
- Západní Sahara
- Zimbabwe

Komise zveřejní všechny příspěvky do této veřejné konzultace. Můžete si zvolit, zda dáváte přednost tomu, aby byly vaše údaje zveřejněny, nebo zda má být váš příspěvek zveřejněn anonymně. **Pro účely transparentnosti se vždy zveřejní druh respondenta (například „sružení podniků“, „spotřebitelské sdružení“, „občan EU“), země původu, název a velikost organizace a její číslo v rejstříku transparentnosti. Vaše e-mailová adresa se nezveřejňuje v žádném případě.** Zvolte možnost ochrany soukromí, která vám nejlépe vyhovuje. Výchozí nastavení ochrany soukromí je dáno vybraným druhem respondenta.

* Nastavení ochrany soukromí v případě zveřejnění příspěvku

Odpovědi na tuto veřejnou konzultaci Komise zveřejní. Můžete se rozhodnout, zda vaše údaje mají být zveřejněny, nebo ne.

Chci zůstat v anonymitě

Zveřejní se druh respondenta, za kterého v této konzultaci odpovídáte, vaše země původu a váš příspěvek, a to v obdržené podobě. Vaše jméno se nezveřejní. V samotném příspěvku neuvádějte žádné osobní údaje.

Údaje si přeji zveřejnit

Zveřejní se vaše jméno, druh respondenta, za kterého v této konzultaci odpovídáte, vaše země původu a váš příspěvek.

Souhlasím s [ustanoveními o ochraně osobních údajů](#).

Dotazník

Oddíl 1. Obecné otázky

Oblast působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností

Směrnice o vozidlech s ukončenou životností se v současné době vztahuje na určité typy vozidel (osobní automobily, dodávky a malá nákladní vozidla do 3,5 tuny). Na ostatní vozidla (motocykly, nákladní vozidla s hmotností nad 3,5 tuny, autobusy atd.) se směrnice nevztahuje. Neexistují proto žádné požadavky EU na nakládání s těmito vozidly po skončení jejich životnosti. Je pravděpodobné, že velká část z nich není recyklována, opětně použita nebo využita.

1. Vzhledem k tomu, že v současné době nejsou všechna vozidla na konci své životnosti zpracovávána v souladu s minimálními požadavky EU, měla by se směrnice o vozidlech s ukončenou životností vztahovat i na jiné typy vozidel?

- Ano
- Ne
- Nevím / nemám názor

Uved'te, která další vozidla by měla být zahrnuta do oblastí působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností (můžete vybrat více odpovědí).

- Nákladní vozidla (> 3,5 tuny)
- Motocykly
- Ostatní vozidla

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

Konstrukční řešení podporující oběhové hospodářství

Směrnice o vozidlech s ukončenou životností se vztahuje na vozidla, která se stala odpadem, a zaměřuje se především na sběr, zpracování, využívání a recyklaci tohoto odpadu. Ačkoli je ekodesign v současné směrnici o vozidlech s ukončenou životností zmíněn (čl. 4 odst. 1 písm. b)), ustanovení nejsou konkrétní ani měřitelná a tato zmínka nevedla ke skutečnému zlepšení na úrovni EU (Williams et al. 2020)[*]. Směrnice o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti ukládá pro uvedení na trh povinnost, aby nová vozidla splňovala požadavky na využití a recyklaci stanovené ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností. Neexistují žádné další požadavky týkající se konstrukčního řešení nebo výroby nových vozidel. Cílem přezkumného procesu je posoudit rozsah možných změn na úrovni EU, které by nejlépe odrážely potřebu automobilového odvětví přejít na obchodní modely přispívající k větší oběhovosti. To zahrnuje zkoumání různých fází životního cyklu vozidla, tj. počínaje konstrukčním řešením a výrobou až po zpracování po ukončení životnosti.

[] Williams, R., Mehlhart, G., Baron, Y., Keeling, W. a Petsinaris, F. (2020), Supporting the Evaluation of the Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles, zpracoval Trinomics B.V., Oeko-Institut e.V. a Ricardo pro Evropskou komisi - GŘ pro životní prostředí A.2 na základě rámcové smlouvy č. ENV.F.1.FRA/2014/0063, k dispozici na adrese: https://www.elv-evaluation.eu/fileadmin/elv-evaluation/user_upload/elvd_evaluation_final_report_aug2020.pdf.*

2. Měly by podle vás být právní předpisy EU týkající se vozidel založeny na přístupu zahrnujícím všechny fáze životního cyklu vozidla počínaje jeho konstrukčním řešením až po konečné zpracování vozidel na konci jejich životnosti?

- Rozhodně souhlasím
- Souhlasím
- Zastávám neutrální stanovisko
- Nesouhlasím
- Rozhodně nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

3. Měli by mít výrobci vozidel povinnost zlepšit vlastnosti vozidla související s oběhovostí již ve fázi konstrukčního řešení automobilů?

- Ano
- Ne
- Nevím / nemám názor

Uved'te, které požadavky na konstrukční řešení považujete za nejdůležitější při rozhodování o koupi vozidla (lze uvést více požadavků):

- Zvýšená opravitelnost vozidla
- Zvýšená možnost opětnej použitelnosti dílů vozidla
- Zvýšení recyklovatelnosti materiálů vozidla (např. plastů, textilií atd.)
- Rozsáhlejší používání recyklovaných materiálů ve vozidle
- Nevím / nemám názor

4. Domníváte se, že by zavedení výše uvedených požadavků na konstrukční řešení mělo vliv na konečnou cenu vozidla?

- Nevím / nemám názor
- Ne, nemyslím si, že by to mělo vliv na cenu vozidla
- Ano, vozidlo s progresivními požadavky na konstrukční řešení / oběhovými charakteristikami by mělo stát méně
- Ano, dodatečné požadavky na konstrukci by zvýšily konečnou cenu vozidla

Jakou částku byste byli ochotni zaplatit navíc za vozidlo, které by splňovalo výše uvedené konstrukční požadavky?

- 50 EUR
- 50-100 EUR
- 100-1 000 EUR
- Více než 1 000 EUR
- Nevím / nemám názor

5. Myslíte si, že by za účelem podpory přechodu na oběhové hospodářství v EU měly být zvláštní cíl či cíle zaměřené na opětnej použití zavedeny samostatně, odděleně od recyklace?

- Rozhodně souhlasím
- Souhlasím
- Zastávám neutrální stanovisko
-

Nesouhlasím

- Rozhodně nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

Vysvětlete, proč:

Maximálně 255 znaků

Recyklační cíle pro konkrétní materiály

V současné směrnici o vozidlech s ukončenou životností nejsou stanoveny žádné specifické cíle pro jednotlivé materiály, nýbrž roční recyklační cíl založený na průměrné hmotnosti vozidla. V automobilech se používá mnoho různých materiálů, ale ne všechny podléhají při zpracování vozidel s ukončenou životností stejně vysokým recyklačním standardům. Ocel, hliník a měď se ve velké míře opět využívají, ale jiné materiály nikoli.

6. Podle vašeho názoru by stanovení cílů pro recyklaci jednotlivých materiálů v právních předpisech EU (lze uvést více odpovědí):

- Zvýšilo oddělenou recyklaci materiálů, kterých se tyto cíle týkají
- Zvýšilo kvalitu recyklace materiálů, kterých se tyto cíle týkají
- Zvýšilo náklady na recyklaci
- Zvýšilo příjmy z prodeje recyklovaných materiálů
- Jiná možnost
- Nevím / nemám názor

Uveďte podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

Cíle pro obsah recyklovaného materiálu

[Zelená dohoda pro Evropu](#), [akční plán pro oběhové hospodářství](#), [strategie pro plasty](#) a [strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek](#), které Evropská komise představila v posledních letech, zdůrazňují význam recyklace a používání bezpečných druhotných materiálů. Zmiňují zejména potřebu zvážit pravidla, podle nichž by nová vozidla musela povinně obsahovat určité množství recyklovaných materiálů (např. plastů), protože by to pomohlo rozšíření recyklovaných materiálů na trhu EU.

7. Souhlasíte s tím, že by se při výrobě nových vozidel mělo používat více recyklovaných plastů?

- Rozhodně souhlasím
-

Souhlasím

- Zastávám neutrální stanovisko
- Nesouhlasím
- Rozhodně nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

C h y b ě j í c í

v o z i d l a

Přibližně 30 % až 40 % vozidel v EU zmizí, aniž by to bylo nahlášeno vnitrostátním registrům vozidel členských států. Situace zůstává beze změny již více než deset let, od doby, kdy v roce 2011 Evropská komise zveřejnila první studii na toto téma.

Nesrovnalost v evidenci vozidel může mít různé příčiny:

- ne všechna vyvezená ojetá vozidla jsou nahlášena do registrů,
- ne všechna vozidla s ukončenou životností jsou zpracovávána v autorizovaných zpracovatelských zařízeních a nestandardní zpracování může vést k ohrožení životního prostředí.

Dalším problémem je, že několik členských států má registrační systémy, které umožňují majiteli prohlásit, že vozidlo dočasně nebo na dobu neurčitou není určeno k provozu na veřejných komunikacích. V kombinaci s neregistrovanými změnami vlastnictví (dočasně odhlášené vozidlo je mezitím prodáno) není možné prokázat, kde se vozidla nacházejí.

8. Měl by se podle vašeho názoru během období dočasného vyřazení z evidence na vlastníka vztahovat určitý poplatek, aby se zajistilo, že vlastníci dodrží svoji povinnost oznámit orgánům jakoukoli změnu vlastnictví nebo vývoz?

- Souhlasím
- Zastávám neutrální stanovisko
- Nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

9. Měla by být podle vašeho názoru zavedena lepší sledovatelnost mezi registračními systémy členských států EU, pokud jde o právní status vozidla až do jeho konečného vyřazení z registru?

- Souhlasím
- Zastávám neutrální stanovisko
- Nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

Vývoz vozidel s ukončenou životností do zemí, které nejsou členy OECD, je zakázán. V jednotlivých případech je však obtížné rozlišit, zda se jedná o ojeté vozidlo, nebo vozidlo s ukončenou životností. V této otázce poskytují vodítko [pokyny kontaktních subjektů č. 9](#) k přepravě vozidel jakožto odpadu, ty však nejsou závazné. Celní a kontrolní orgány nemohou kontrolovat každé vozidlo určené k vývozu a provádět kontroly založené na strategii v oblasti rizik. Nelegální vývoz vozidel s ukončenou životností zůstává významným problémem, který způsobuje škody na životním prostředí v zemích určení.

Kromě toho, i když je vývoz ojetých vozidel (která nejsou odpadem) legální, může rovněž vyvolávat problémy pro životní prostředí (znečištění ovzduší) a narušovat bezpečnost silničního provozu v zemích určení (pokud vyvážená vozidla nejsou způsobilá k provozu) (více informací viz UNEP (říjen 2020): *Used Vehicles and the Environment - [A Global Overview of Used Light Duty Vehicles: Flow, Scale and Regulation](#)*).

10. Která z následujících možností je podle vašeho názoru nejvhodnější pro řešení problému „nelegálního vývozu“ vozidel s ukončenou životností do zemí mimo EU, jakož i problému, který představuje vývoz ojetých vozidel, která nejsou považována za odpad? (můžete vybrat více odpovědí)

- Schválit nové podmínky pro vývoz ojetých vozidel tak, aby byl vývoz možný pouze po předložení platného osvědčení o způsobilosti vozidla k silničnímu provozu
- Schválit nové podmínky pro vývoz ojetých vozidel tak, aby byl vývoz možný pouze pro vozidla, která splňují určitá environmentální kritéria (například limity emisí látek znečišťujících ovzduší nebo skleníkových plynů)
- Schválit nové podmínky pro vývoz ojetých vozidel tak, aby byl vývoz možný pouze pro vozidla splňující požadavek na maximální věk nebo určitého počtu najetých kilometrů (např. pod 200 000 km)
- Nezavádět žádné nové podmínky pro vývoz ojetých vozidel, ale zaměřit se spíše na nelegální vývoz vozidel s ukončenou životností, a to prostřednictvím posílení donucovacích opatření, lepší sledovatelností a stanovením závazných kritérií pro jejich odlišení od ojetých vozidel podle práva EU
- Schválit nové podmínky pro vývoz ojetých vozidel (jak je uvedeno v předchozích návrzích) a účinněji prosazovat zákaz vývozu vozidel s ukončenou životností
- Nepřijímat žádné nové konkrétní iniciativy na úrovni EU týkající se vývozu vozidel s ukončenou životností nebo ojetých vozidel
- Nevím / nemám názor

Oddíl 2. Specifické otázky

Jak je uvedeno výše, směrnice o vozidlech s ukončenou životností se nevztahuje na velké množství vozidel (motocykly, velké nákladní automobily, autobusy atd.)

V této souvislosti útvary Evropské komise zvažují, zda by se oblast působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností neměla rozšířit na další typy vozidel, zejména nákladní automobily a motocykly, s cílem zvýšit účinnost využívání zdrojů u těchto vozidel a předcházet dopadům na životní prostředí spojeným s jejich životním cyklem.

11. Jaké výhody by mohlo přinést rozšíření působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností na další vozidla, např. na motocykly a nákladní automobily? (můžete vybrat více možností)

- Prodloužená životnost opětne použitých dílů z dalších vozidel
- Zvýšená opravitelnost dalších vozidel
- Zvýšená recyklovatelnost materiálů obsažených v dalších vozidlech
- Zvýšené využití zdrojů z dalších vozidel
- Zamezení poškozování životního prostředí díky minimálním požadavkům na zpracování dalších vozidel po ukončení jejich životnosti
- Lepší kontrola obchodování v rámci EU a mimo ni a vývozu dalších vozidel
- Jiná možnost
- Nevím / nemám názor

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

12. Jaké nevýhody by mohlo mít rozšíření působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností na další vozidla (např. motocykly a nákladní automobily)? (můžete vybrat více možností)

- Vyšší zátěž pro malé a střední podniky
- Tato další vozidla (např. motocykly a nákladní automobily) mají vlastnosti, které se liší od vozidel, na něž se vztahuje směrnice o vozidlech s ukončenou životností, takže ustanovení této směrnice nejsou přizpůsobena těmto dalším vozidlům
- Tato jiná vozidla nejsou kompatibilní se současnými zařízeními na zpracování vozidel s ukončenou životností (velikost drticího zařízení)
- Vzhledem ke složení těchto jiných vozidel bude obtížné dosáhnout cílů pro opětne použití a recyklaci
-

Jiná možnost

- Nevím / nemám názor

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

13. Pokud by do oblasti působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností byly zahrnuty motocykly, v jakých oblastech by bylo obtížné splnit požadavky této směrnice? Vysvětlete, proč by v určitých oblastech mohly v případě motocyklů vzniknout potíže s dodržováním předpisů, a uveďte, kolik let by tyto problémy mohly přetrvávat.

- Zákaz používání nebezpečných látek
- Cíl 85% využití a recyklace
- Specifické cíle recyklace pro jednotlivé materiály (v současné době se zvažují)
- Cíl opětného použití (v současné době se zvažuje)
- Cíl pro recyklovaný obsah (v současné době se zvažuje)
- Povinnosti v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce (v současné době se zvažují)
- Povinnosti podávání zpráv, např. o vozovém parku, o opětném použití a recyklaci (v současné době se zvažují)
- Nové povinnosti zaměřené na řešení problémů spojených s chybějícími vozidly a nelegálním vývozem (v současné době se zvažují)
- Jiná možnost
- Žádné oblasti
- Nevím / nemám názor

Upřesněte:

Maximálně 255 znaků

14. Pokud by do oblasti působnosti směrnice o vozidlech s ukončenou životností byla zahrnuta nákladní vozidla (> 3,5 tuny), v jakých oblastech by bylo obtížné splnit požadavky této směrnice? Vysvětlete, proč by v určitých oblastech mohly v případě nákladních vozidel vzniknout potíže s dodržováním předpisů, a uveďte, kolik let by tyto problémy mohly přetrvávat.

-

Zákaz používání nebezpečných látek

- Cíl 85% využití a recyklace
- Specifické cíle recyklace pro jednotlivé materiály (v současné době se zvažují)
- Cíl opětovného použití (v současné době se zvažuje)
- Cíl pro obsah recyklovaných plastů (v současné době se zvažuje)
- Povinnosti v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce (v současné době se zvažují)
- Povinnosti podávání zpráv, např. o vozovém parku, o opětovném použití a recyklaci (v současné době se zvažují)
- Nové povinnosti zaměřené na řešení problémů spojených s chybějícími vozidly a nelegálním vývozem (v současné době se zvažují)
- Jiná možnost
- Žádné oblasti
- Nevím / nemám názor

Upřesněte:

Maximálně 255 znaků

N e b e z p e č n é

l á t k y

Ustanovení čl. 4 odst. 2 směrnice o vozidlech s ukončenou životností stanoví zákaz používání některých nebezpečných látek ve vozidlech, jakož i výjimky z tohoto zákazu a mechanismus pravidelného přezkumu těchto výjimek.

V souvislosti s těmito ustanoveními byly jako problematické identifikovány dvě hlavní oblasti:

- možnost zachovat zákazy používání těchto látek ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností, přidat zákazy používání nových nebezpečných látek ve vozidlech a návaznost na další právní předpisy EU a
- mechanismus přezkumu výjimek.

Pokud jde o mechanismus výjimek ze směrnice o vozidlech s ukončenou životností, byl po jejím hodnocení učiněn závěr, že směrnice neobsahuje podrobnosti o tom, jak často by měly být stávající výjimky přezkoumávány z hlediska vědeckého a technického pokroku, ani o tom, zda by měla být časově omezena jejich platnost. Byly zvažovány i další mechanismy, jako u [směrnice o omezení používání některých nebezpečných látek v elektrických a elektronických zařízeních \(RoHS\)](#), kde jsou zúčastněné strany povinny žádat o obnovení výjimky s podrobným odůvodněním. Směrnice RoHS byla uváděna také kvůli kritériím pro udělení výjimky, která jdou nad rámec toho, zda se „látky stala vědecky a technicky nezbytnou, či nikoliv“, neboť zohledňují soulad s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek ([REACH](#)) a dalšími

aspekty při zdůvodňování výjimek (např. srovnatelnými environmentálními a zdravotními vlastnostmi náhrad; socioekonomickými dopady náhrady a dostupností náhrad).

Mohla by být zvažována možná opatření, která by se zabývala tím, jak a v kterých případech mají být další látky ve vozidlech zakázány, a také tím, jak zlepšit stávající mechanismus výjimek.

15. Měla by revidovaná směrnice o vozidlech s ukončenou životností zakázat nebezpečné látky ve vozidlech s přihlédnutím k tomu, že omezení týkající se nebezpečných látek jsou uvedena i v jiných právních předpisech EU (zejména v nařízení REACH)?

- Ano, látky, které jsou v současné době zakázány podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností, by měly být i nadále zahrnuty do této směrnice, ale zákazy jiných látek by měly být řešeny jinde (např. v rámci právních předpisů REACH).
- Ano, látky, které jsou v současné době zakázány podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností, by měly být i nadále zahrnuty do této směrnice a do směrnice by měly být doplněny další látky, které by měly být ve vozidlech zakázány (v níže uvedeném rámečku uveďte, které to jsou).
- Ne, všechny látky, jejichž používání ve vozidlech má být zakázáno, by měly být uvedeny jinde, například v rámci právních předpisů o chemických látkách, jako je nařízení REACH.
- Nevím / nemám názor

16. Která případná další kritéria pro hodnocení výjimek ze seznamu zakázaných látek jsou nezbytná, aby bylo možné provést diferencovanější posouzení? Uveďte, která kritéria by měla být začleněna do mechanismu posuzování výjimek (lze uvést více kritérií):

- Žádné, kritérium podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností je dostatečné („použití těchto látek je na základě technického a vědeckého pokroku nevyhnutelné“)
- Kritérium vědecké nebo technické neproveditelnosti náhrad
- Kritérium spolehlivosti náhrad, tj. po dobu životnosti vozidla nebo za určitých podmínek týkajících se životního prostředí
- Kritérium porovnání použití látek podléhajících omezení s použitím dostupných náhrad z hlediska dopadů na životní prostředí a zdraví (tj. celkové negativní dopady na životní prostředí, zdraví a bezpečnost spotřebitelů způsobené náhradou pravděpodobně převyšují celkové přínosy náhrady pro životní prostředí, zdraví a bezpečnost spotřebitelů)

- Kritérium dostupnosti náhrad
- Kritérium socioekonomických dopadů náhrady
- Kritérium možných nepříznivých dopadů na inovace
- Kritérium dopadů na hodnocení životního cyklu
- Jiná možnost

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

Konstrukční řešení podporující oběhové hospodářství

Akční plán pro oběhové hospodářství (CEAP) vypracovaný Evropskou komisí vyzývá k revizi právních předpisů EU týkajících se vozidel s ukončenou životností, mimo jiné prostřednictvím opatření ke snížení množství odpadu propojením konstrukčního řešení se zpracováním vozidel s ukončenou životností. To mimo jiné vyžaduje podporu obchodních modelů více zaměřených na oběhovost v automobilovém průmyslu, motivaci k inovacím a eliminaci odpadu a znečištění.

Ačkoli je ekodesign částečně řešen ve stávající směrnici o vozidlech s ukončenou životností (čl. 4 odst. 1 písm. b)), ustanovení nejsou konkrétní ani měřitelná, což nevedlo ke skutečnému zlepšení na úrovni EU. Nicméně někteří výrobci vozidel již zkoumají, jak do automobilového průmyslu zavést více oběhovosti (patří sem například používání recyklovaných a opětne využitelných materiálů, jako jsou recyklované plasty a textilie, úvahy o opětném použití a repasování konkrétních součástí). Slouží to jako výchozí bod pro úvahy o tom, zda některá opatření vedou k širším přínosům, pokud jsou rovnoměrně uplatňována u nových vozidel uváděných na trh EU.

Změny směřující k širšímu přijetí inovativního (ekologického) konstrukčního řešení výrobků by mohly podpořit vysoce kvalitní recyklaci, zejména u specifických dílů a součástí, které by měly být bezpečně odstraněny a řádně zpracovány. Jedná se například o:

Zvýšené používání lehkých materiálů ve vozidlech, např. kompozitních plastů, uhlíkových vláken a materiálů vyztužených vlákny, které si může vyžádat, aby do směrnice o vozidlech s ukončenou životností byly začleněny aktuálnější strategie ekodesignu a recyklace. Rozsáhlejší používání elektrických komponentů ve vozidlech - ty se obvykle z vozidla před drcením neodstraňují, ačkoli jejich odstranění by umožnilo zaměřit recyklaci na konkrétní materiály používané v těchto komponentech, jako jsou kritické suroviny[*]. Nárůst počtu elektromobilů uváděných na trh a riziko, že s nimi nebude po skončení životnosti řádně nakládáno. V této souvislosti byly vyjádřeny obavy, zejména pokud jde o nárůst používání elektrických komponentů a obtíže při odstraňování a/nebo přepravě baterií. Používání látek vzbuzujících obavy při výrobě vozidel by nemělo bránit dosažení vysoce kvalitní recyklace, jak je uvedeno v nedávno přijaté strategii EU pro udržitelnost v oblasti chemických látek.

Pro schválení typu vozidla vyžaduje [směrnice 2005/64/ES o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti](#), aby výrobci prokázali, že vozidlo splňuje cíle směrnice o vozidlech s ukončenou životností, pokud jde o opětne použití, recyklaci a využití. V tomto smyslu by se na opatření týkající se ekodesignu mohla vztahovat směrnice o vozidlech s ukončenou životností a/nebo směrnice o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti.

[*] Materiály s vysokým hospodářským významem a s vysokým rizikem z hlediska dodávek, které Evropská komise sleduje jako kritické suroviny.

17. Uvažuje se o opatřeních, která by od výrobců vozidel vyžadovala, aby některé části vozidla navrhovali tak, aby je bylo možné po skončení životnosti snadněji demontovat a opětně použít / repasovat/recyklovat/využít. Uved'te, pro které z následujících dílů/materiálů by měly být tyto požadavky na demontáž zavedeny (lze vybrat více než jeden):

- Desky plošných spojů s plochou větší než 10 cm²
- Ostatní elektrické a elektronické součásti
- Trakční baterie
- Magnety (elektrické hnací motory)
- Plastové díly nad určitou velikost
- Plastové díly určitého složení (např. PP, PE)
- Plastové díly obsahující určité přísady
- Kompozitní plasty, uhlíková vlákna a materiály vyztužené vlákny
- Žádné
- Nevím / nemám názor
- Jiná možnost

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

18. Součásti a materiály obsažené ve vozidlech někdy obsahují problematické látky (tj. látky vzbuzující obavy), stejně jako cenné a kritické suroviny. Odstranění těchto složek před drcením může přispět k vyšší úrovni nakládání s odpady prostřednictvím odděleného opětného použití a/nebo recyklace nebo prostřednictvím odstranění znečišťujících látek z frakcí před dalším zpracováním. Jaká opatření při vývoji nových vozidel nebo přestavbě stávajících modelů by usnadnila identifikaci a oddělenou demontáž takových součástí a materiálů? Lze uvést více než jednu odpověď.

- Označení nebo potisk příslušných dílů
- Poskytování obecně dostupných pokynů k demontáži autorizovaným zpracovatelským zařízením (např. prostřednictvím systému IDIS)
-

Díly musí být navrženy tak, aby je bylo možné z vozidel s ukončenou životností snadno demontovat pomocí standardních nástrojů, které mají autorizovaná zpracovatelská zařízení k dispozici

- Výrobci musí vypracovat a zpřístupnit autorizovaným zpracovatelským zařízením postupy (a v případě, že chybí, i nástroje) k zajištění bezpečné a účinné (tj. když je potřebné úsilí úměrné možnému přínosu) demontáže po skončení životnosti
- U látek, které významně ztěžují recyklaci, musí být daný díl a obsah látky uveden pomocí záznamu v databázi přístupné pro autorizovaná zpracovatelská zařízení (např. databáze IDIS)
- U částí nebo materiálů s vysokou možností opětovného použití a recyklace kritických surovin musí být tato skutečnost uvedena pomocí záznamu v databázi přístupné pro autorizovaná zpracovatelská zařízení (např. databáze IDIS)
- Odstranění specifických dílů (např. baterií) nebude mít za následek poškození dílu nebo jeho okolí a nebude nebezpečné pro zdraví osob provádějících demontáž/recyklaci
- Jiná možnost

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

19. Jaká opatření při vývoji nových vozidel nebo přestavbě stávajících modelů by mohla usnadnit opravy a repasování dílů vozidel? Lze vybrat více možností.

Výrobci musí zajistit, aby:

- Díly z vozidla s ukončenou životností bylo možné snadno demontovat pomocí běžného nářadí, které je v servisech k dispozici.
- Předpokládaná doba potřebná k demontáži určitých dílů z vozidla s ukončenou životností byla testována a aby bylo možné stanovit průměrnou dobu demontáže.
- Při demontáži určitých dílů (např. baterií) nedocházelo k poškození dílu ani jeho okolí.
- Pokyny pro demontáž dílů s vysokým potenciálem pro repasování/opravu byly přístupné pro autorizovaná zařízení (např. prostřednictvím systému IDIS).
- Jiná opatření
-

Nevím / nemám názor

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

Směrnice 2005/64/ES o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je hlavním právním předpisem EU, který spojuje konstrukční řešení nových vozidel s jejich opětnou použitelností, recyklovatelností a využitelností. Jejím hlavním účelem je zajistit soulad mezi postupy při schvalování typu nových vozidel a povinnostmi obsaženými ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností, pokud jde o zákaz nebezpečných látek, zpracování vozidel s ukončenou životností a cíle opětneho použití, recyklace a využití.

Směrnice 2005/64/ES stanoví řadu povinností, které musí členské státy a výrobci automobilů splnit, aby prokázali, že nové modely splňují příslušné požadavky právních předpisů EU v oblasti opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. V některých případech jsou formulace použité ve směrnici 2005/64/ES nepřesné a ponechávají prostor pro výklad, což by mohlo ohrozit dosažení cílů směrnice o vozidlech s ukončenou životností, zejména pokud jde o cíle opětneho použití, recyklace a využití. Definice „opětne použitelnosti“, „recyklovatelnosti“ a „využitelnosti“ ve směrnici 2005/64/ES se vztahují k „potenciálu“ pro „opětne použitelnost“, „recyklovatelnost“ a „využitelnost“. Není jasné, jak se tento potenciál vypočítává. Zdá se, že například potenciální recyklace se značně liší od skutečně prováděné recyklace, a existuje riziko, že by toto ustanovení mohlo být vykládáno dosti široce.

Článek 6 směrnice 2005/64/ES rovněž stanoví, že pro získání schválení typu výrobci automobilů doporučí „strategii k zajištění demontáže, opětneho použití součástí, recyklace a využití materiálů“ a že tato strategie „vezme v úvahu ověřené technologie, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době podání žádosti o schválení typu vozidla“. Odkaz na ověřené technologie, které jsou „ve vývoji“, rovněž zakládá určitou nejistotu ohledně skutečnosti, zda tyto technologie budou k dispozici v době, kdy se dotyčné automobily stanou vozidly s ukončenou životností. To je důležité, uvážíme-li, že přítomnost technologií umožňujících opětne použití a recyklaci na trhu nemusí nutně odrážet skutečné schopnosti odvětví nakládání s odpadem z vozidel s ukončenou životností, pokud jde o demontáž, opětne použití a/nebo recyklaci daných dílů v praxi v době, kdy se příslušné vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností.

20. Jaký je vzhledem k výše uvedeným skutečnostem váš názor na soulad mezi směrnicí o vozidlech s ukončenou životností a směrnicí o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti?

- Domnívám se, že stávající propojení obou směrnic funguje dobře.
- Domnívám se, že situace není uspokojivá.
- Nevím / nemám názor

Uved'te, co je třeba udělat pro zlepšení situace:

Odkazy na opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost vozidel nejsou ve směrnici o schvalování typu motorových vozidel dostatečně jasné a měly by být lépe sladěny se směrnicí o vozidlech s ukončenou životností.

- Ustanovení o oběhovém designu a výrobě vozidel lze nalézt v obou směrnících a mají omezený dopad; bylo by jasnější a účinnější mít soubor nových ustanovení o těchto otázkách v jediném nástroji.
- Skutečnost, že požadavky týkající se konstrukčního řešení, výroby a zpracování vozidel s ukončenou životností lze nalézt ve dvou právních nástrojích EU, nezajišťuje právní jasnost; bylo by jasnější, kdyby existoval jeden právní akt, který by tyto otázky upravoval na základě přístupu založeného na celém životním cyklu vozidla počínaje jeho konstrukcí a uvedením na trh až po konečné zpracování na konci životnosti.
- Jiná možnost

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

21. Jakožto součást dokumentace, kterou výrobci vozidel poskytují pro kontrolu shody v rámci schválení typu, by bylo možné od výrobců vyžadovat, aby poskytovali podrobné informace o konkrétních materiálech a technologiích použitých ve vozidle a o skutečných kapacitních možnostech, které mají k dispozici evropské subjekty nakládající s odpadem z vozidel s ukončenou životností na podporu demontáže, opětovného použití a/nebo recyklace. Uved'te, pro které typy materiálů by tyto informace měly být vyžadovány:

- Kompozitní materiály, jako jsou plasty vyztužené skelnými nebo uhlíkovými vlákny
- Guma
- (Velké) plastové díly s plnivý a povlaky
- Pěny
- Textil
- PVC a plasty se zpomalovači hoření
- Nanomateriály
- Nové materiály, které výrobci dosud nepoužili ve vozidlech uváděných na trh EU
- Kritické suroviny
-

Jiná možnost

- Žádné
- Nevím / nemám názor

Uveďte které:

Maximálně 255 znaků

Uveďte podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

22. Mělo by být v případě vozidla obsahujícího inovativní materiály nebo technologie, které jsou obtížně využitelné, vydání certifikátu shody příslušnými orgány členských států (podle článku 6 směrnice o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětne použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti) podmíněno tím, že výrobce vozidla předloží důkaz o skutečných recyklačních kapacitách pro tento materiál/technologie? To by mohlo vyžadovat prokázání skutečnosti, že subjekty nakládající s odpady z vozidel s ukončenou životností mají kapacity na recyklaci inovativních technologií a/nebo materiálů nebo že tyto kapacity budou mít do určitého počtu let od data uvedení daného vozidla na trh.

- Ano, toto řešení by mělo být prozkoumáno na úrovni EU
- Ano, toto řešení by mělo být prozkoumáno na úrovni EU, ale v prvních letech jeho provádění by se měl daný požadavek omezovat pouze na to, aby se prokázalo, že je tato kapacita k dispozici pro určitý objem vozidel, který by se časem zvyšoval
- Ne, takový požadavek by neměl být zaveden
- Nevím / nemám názor

23. Certifikát shody vydaný příslušným orgánem členského státu musí zůstat v platnosti nejméně dva roky, poté může být jeho prodloužení o další dva roky předmětem dalších kontrol shody. V budoucnu by u certifikátů, které byly vydány v době, kdy ve skutečnosti neexistovaly reálné možnosti recyklace, mělo být jejich obnovení podmíněno tím, zda lze předložit důkazy o skutečných recyklačních kapacitách v EU nebo o jejich rozvoji v krátkém časovém úseku. Souhlasíte s tímto tvrzením?

- Rozhodně souhlasím
- Souhlasím
- Zastávám neutrální stanovisko
- Nesouhlasím
- Rozhodně nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

Definice

recyklace

V současné době většina demontážních firem neprovádí před drcením demontáž materiálů, jako je sklo, velké plastové díly, kabelové svazky a elektronické součástky. Tento krok je často vynecháván z důvodu nízké hodnoty materiálu, která nekompenzuje náklady na jeho odstranění. Směrnice o vozidlech s ukončenou životností nestanoví jasnou povinnost odstranit tyto části před nebo po drcení. U některých materiálů by však bylo možné dosáhnout vysoce kvalitní recyklace, pokud by byly určité materiály a součásti odstraněny ještě před drcením. Ačkoli by tato problematika mohla být řešena v rámci cílů pro jednotlivé materiály (viz samostatný oddíl), jedná se také o důsledek skutečnosti, že směrnice o vozidlech s ukončenou životností dostatečně nerozlišuje mezi možnostmi nakládání s odpady z hlediska jejich hierarchie a plnění cílů recyklace a opětného použití. Směrnice o vozidlech s ukončenou životností definuje recyklaci jako „přepřerování odpadů ve výrobním procesu pro původní použití nebo pro jiné účely s výjimkou energetického využití. Energetickým využitím se rozumí použití hořlavého odpadu jako prostředku pro výrobu energie formou přímého spalování spolu s jiným odpadem či bez něj, ale s využitím tepla“. V tomto smyslu definice recyklace vylučuje energetické využití, ale nevylučuje zasypávání, jak je tomu podle rámcové směrnice o odpadech. Některé členské státy proto do výpočtu svého cíle pro opětné použití a recyklaci podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností zahrnují těžkou frakci z drtičů používanou při zasypávání[1]. Toto statistické zařazení mezi recyklovaný materiál není v souladu s definicí recyklace podle rámcové směrnice o odpadech. Pro řešení tohoto problému je třeba zvážit sladění s definicí recyklace podle rámcové směrnice o odpadech.

V této souvislosti je třeba také zvážit rozlišení mezi vysoce kvalitní a nekvalitní recyklací. Zpráva Společného výzkumného střediska z roku 2020 navrhla definovat kvalitu recyklace jako „míru, do jaké jsou v rámci recyklačního řetězce zachovány nebo obnoveny odlišné vlastnosti materiálu (polymeru, skla nebo papírových vláken) tak, aby se maximalizoval jejich potenciál pro opětné použití v oběhovém hospodářství“ (Gran et al. 2020)[2]. Dále se vysvětluje, že „kvalitnější druhotné suroviny jsou nezbytné pro rozšíření využívání recyklovaného obsahu v širším spektru výrobků, což povede k oběhovějšímu hospodářství“. Z tohoto důvodu má definice minimální kvality recyklace význam pro cíle stanovené pro recyklaci vozidel s ukončenou životností a bude posuzována v souvislosti se zkoumáním budoucích cílů recyklace.

[1] Ustanovení čl. 3 bodu 17a novelizované rámcové směrnice o odpadech (směrnice 2018/851) definuje zasypávání jako „jakýkoli způsob využití, při němž je vhodný nikoliv nebezpečný odpad použit pro účely rekultivace vytěžených oblastí nebo pro technické účely při terénních úpravách. Odpad použitý k zasypávání musí nahrazovat materiály, které nejsou odpadem, vyhovovat daným účelům a být omezen na množství nezbytně nutné pro dosažení uvedených účelů“.

[2] Grant A., Cordle M., Bridgwater E. (2020), Quality of recycling: Towards an operational definition, zpracoval Eunomia Research and Consulting pro Společné výzkumné středisko (JRC), ISBN 978-92-76-25426-3.

24. Souhlasíte s tím, že sladění definice recyklace podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností s definicí rámcové směrnice o odpadech by podpořilo vyšší úroveň opětného využití materiálů?

- Rozhodně souhlasím
- Souhlasím
- Zastávám neutrální stanovisko
- Nesouhlasím
- Rozhodně nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

25. Jaký dopad by mělo sladění definice recyklace ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností s definicí obsaženou v rámcové směrnici o odpadech (lze uvést více možností)?

- Vyšší kvalita recyklace různých materiálů (např. pokud se recykluje materiál, který byl předtím zasypáván)
- O 10 % vyšší celkové množství vysoce kvalitní recyklace různých materiálů
- Vyšší náklady na nakládání s odpadem z vozidel s ukončenou životností
- Současné cíle nelze splnit
- Neočekávají se žádné přínosy
- Neočekávají se žádné náklady
- Jiná možnost
- Nevím / nemám názor

Uveďte podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

* Nastavení ochrany soukromí v případě zveřejnění příspěvku

Odpovědi na tuto veřejnou konzultaci Komise zveřejní. Můžete se rozhodnout, zda vaše údaje mají být zveřejněny, nebo ne.

- Chci zůstat v anonymitě**

Zveřejní se pouze údaje o organizaci: zveřejní se druh respondenta, za kterého v této konzultaci odpovídáte, název organizace, jejímž jménem odpovídáte, spolu s jejím číslem v rejstříku transparentnosti, velikostí a zemí původu a váš příspěvek, to vše v obdržené podobě. Vaše jméno se nezveřejní. Chcete-li zůstat v anonymitě, v samotném příspěvku neuvádějte žádné osobní údaje.

● Údaje si přeji zveřejnit

Zveřejní se údaje o organizaci a údaje o respondentovi: zveřejní se druh respondenta, za kterého v této konzultaci odpovídáte, název organizace, jejímž jménem odpovídáte, spolu s jejím číslem v rejstříku transparentnosti, velikostí a zemí původu a váš příspěvek. Zveřejní se i vaše jméno.

Samostatný cíl opětného použití

Opětné použití nebo příprava k opětnému použití je v hierarchii nakládání s odpady druhou prioritou po prevenci, zatímco recyklace je třetí prioritou[1]. Vozidla jsou komplexní výrobky složené z různých součástí, které lze po skončení životnosti vozidla opětně použít a ušetřit tak zdroje. V některých členských státech je již běžné opětné použití některých součástí, protože tyto použité náhradní díly mají ekonomickou hodnotu, kterou lze snadno realizovat. Podíl opětného použití uváděný členskými státy se pohybuje mezi nulou a více než 30 %. Tento rozdíl může být částečně, ale ne zcela, způsoben rozdílnou metodikou vykazování.

Na podporu opětného používání v odvětví vozidel s ukončenou životností zavedla Francie v roce 2018 v souladu se svými právními předpisy o oběhovém hospodářství povinnost, že autoservisy musí souběžně s nabídkou opravy vozidla za použití nových náhradních dílů nabídnout opravu vozidla pomocí použitých dílů [2].

Stále více součástí je však „uzamčeno“ elektronickými klíči, například autorádio (nebo dokonce i převodovka), a bez tohoto klíče je nelze znovu použít.

Některé zúčastněné subjekty se domnívají, že by se na prodej použitých dílů z vozidel měla vztahovat harmonizovaná pravidla, která by platila i pro prodej on-line. Jednou z variant je požadovat, aby byly zákazníkovi poskytnuty informace o náhradním dílu (např. informace o původu dílu (tj. identifikační číslo vozidla, VIN), o totožnosti subjektu provádějícího demontáž a o tom, zda se jedná o renovovaný díl, či nikoli).

[1] Směrnice 2008/98/ES o odpadech (rámcová směrnice o odpadech), naposledy pozměněná dne 30. května 2018.

[2] Arrêté du 8 octobre 2018 relatif à l'information du consommateur sur les prix et les conditions de vente des pièces issues de l'économie circulaire dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation des véhicules automobiles.

26. Které z následujících opatření by podle vašeho názoru přispělo ke zvýšení opětného používání dílů vozidel? Lze uvést více než jednu odpověď.

- Zavedení samostatného cíle pro opětné použití v závislosti na hmotnosti opětně použitého dílu v porovnání s hmotností vozidla.
- Zavedení samostatných cílů opětného použití pro specifické součásti vozidla, jako jsou pneumatiky, spalovací motory, převodovky, nárazníky atd.
- Povinnost opraven nabízet zákazníkům použité náhradní díly jako alternativu k novým (viz výše uvedený příklad Francie).
-

Povinnost autorizovaných zpracovatelských zařízení odstranit před drcením určité díly vozidel s ukončenou životností, aby se zvýšilo jejich opětné použití (pokud ano, viz další otázka).

- Povinnost výrobců automobilů umožnit (např. autorizovaným zpracovatelským zařízením) odblokování dílů, aby mohly být znovu použity a demontovány.
- Povinnost výrobců automobilů poskytovat demontážním střediskům (autorizovaným zpracovatelským zařízením) informace o tom, které díly lze použít jako identické díly v jiných modelech výrobce nebo dokonce jiných značek.
- Stanovení pravidel, podle kterých musí být původ náhradního dílu prokázán a může být sledován.
- Ponechání stávající situace beze změny.
- Jiná možnost
- Nevím / nemám názor

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

27. Pokud se domníváte, že by autorizovaná zpracovatelská zařízení měla před drcením odstranit určité části vozidel s ukončenou životností, aby přispěla ke zvýšení jejich opětného použití (viz otázka výše), které části by měly být zvažovány?

- Přední světla automobilu
- Zadní světla automobilu
- Nárazníky
- Vnější zrcátka (zrcátka)
- Dveře
- Pneumatiky
- Kola
- Spalovací motor
- Převodovka
- Alternátor
- Spojka
- Aktuátor
- Jiná možnost

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

Recyklační cíle pro konkrétní materiály

Ve stávající směrnici o vozidlech s ukončenou životností nejsou stanoveny recyklační cíle pro jednotlivé materiály, nýbrž roční cíl založený na průměrné hmotnosti vozidla. V automobilech se používá mnoho různých materiálů, ale ne všechny podléhají při zpracování vozidel s ukončenou životností stejně vysokým recyklačním standardům. Ocel, hliník a měď se ve velké míře opět využívají, ale ostatní materiály nikoli. Některé materiály, jako například plasty a sklo, tvoří pouze malou část hmotnosti vozidla a často jsou vyřazovány a/nebo využívány až po drcení, což vede ke snížení kvality využívaného materiálu. Prvky vzácných zemin se používají na permanentní magnety, kovy platinové skupiny pro katalyzátory a desky plošných spojů, gallium se používá pro osvětlovací zařízení a integrované obvody, hořčík a niob nacházejí využití ve slitinách kovů. Přestože kvalitní recyklace může být často technicky proveditelná a ekologicky přínosná (např. skla, vybraných plastů, elektronických součástek), ve většině případů se neprovádí, protože její rentabilita je mizivá. V rámci projektu „Udržitelné využívání materiálů prostřednictvím obnovy automobilů za účelem zvýšení účinnosti zdrojů v systému silniční dopravy (SMART)“ Komise zkoumala, jak postupy na konci životnosti přispívají ke zvýšení účinnosti využívání zdrojů u vozidel, zejména prostřednictvím repasování. Informace o projektu SMART jsou k dispozici zde: <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC123261>.

Současně se zvyšuje celková hmotnost těchto materiálů (např. plastových dílů, elektroniky), což znamená, že bez zavedení jejich recyklace bude obtížné vysokou míru recyklace udržet. Samostatné řešení určitých materiálů pomocí zavedení cílů recyklace specifických pro daný materiál by mohlo zvýšit množství materiálů, které by mohly být kvalitně recyklovány.

Zvažují se opatření, jejichž cílem je zlepšit opětné využití dalších kovů, jako je zinek, některých specifických kritických surovin, různých plastů a skla, protože jejich využití slibuje zamezení značného množství negativních dopadů na životní prostředí a jejich recyklace by mohla být technicky dobře proveditelná. Za tímto účelem by mohly být alternativou k současnému stavu recyklační cíle pro konkrétní materiály nebo jejich kombinace s obecným cílem vztahujícím se k celkové hmotnosti vozidla. Alternativními (nebo dodatečnými) opatřeními by bylo možné zavést maximální obsah určitých materiálů ve frakcích určených k drcení nebo stanovit, že určité součásti budou před drcením odstraněny/demontovány.

28. Měly by recyklační cíle pro konkrétní materiály vliv na inovace?

- Ano
- Ne
- Nevím / nemám názor

Upřesněte, jak by zvláštní recyklační cíle pro jednotlivé materiály ovlivnily inovace:

- Zvýšení inovativního ekodesignu výrobků
-

Zvýšení vysoce kvalitní recyklace

- Zvýšení inovativních možností recyklace a recyklačních procesů
- Jiná možnost

Uveďte podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

29. Materiály a díly se někdy před drcením odstraňují, aby bylo možné je recyklovat odděleně. Měl by být ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností stanoven povinný požadavek na odstranění určitých dílů vozidel s ukončenou životností před drcením, aby se podpořila jejich kvalitní recyklace ve správných tocích odpadu (např. OEEZ pro všechny elektrické součástky)?

- Ano
- Ne
- Nevím / nemám názor

Uveďte, které části by měly být zohledněny:

- Nárazníky
- Určené množství (jako cíl) plastů na vozidlo s ukončenou životností
- Palivová nádrž
- Vysokonapěťové systémy řízení
- Hlavní kabelový svazek
- Volant
- Elektrický (trakční) motor
- Spojka
- Aktuátory
- Elektrické a elektronické díly
- Jiná možnost

Uveďte podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

30. Některé suroviny používané při výrobě vozidel (např. vzácné zeminy, kovy platinové skupiny, gallium, hořčík, niob) mají velký hospodářský význam, jsou

spojeny s významnými environmentálními náklady a hrozí u nich vysoké riziko z hlediska dodávek. Evropská komise je sleduje jako kritické suroviny. Měly by podle vašeho názoru existovat zvláštní požadavky, které by zaručily minimální míru opětného použití nebo recyklace kritických surovin obsažených ve vozidlech? Ohodnot'te jednotlivé možnosti uvedené v tabulce na stupnici od 0 (nesouhlasím) do 4 (zcela souhlasím).

-	0	1	2	3	4
a. Myslím, že není třeba se zaměřovat na kritické suroviny	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b. Měla by být stanovena zvláštní kritéria pro usnadnění opětného využití kritických surovin (např. konstrukční řešení usnadňující recyklaci)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c. Měly by být stanoveny minimální cíle recyklace kritických surovin obsažených ve vozidlech	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d. I když je opětné využití kritických surovin důležité, nepředstavuje revize směrnic o vozidlech s ukončenou životností a o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti správný politický nástroj pro řešení této problematiky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pokud pro hodnocení této možnosti použijete stupeň 3 nebo 4, vysvětlete, které konkrétní politické nástroje, ať už regulační, či nikoli, je správné pro řešení této problematiky použít:

Maximálně 255 znaků

Cíle pro obsah recyklovaného materiálu

Ačkoliv směrnice o vozidlech s ukončenou životností (čl. 4 odst. 1 písm. c)) požaduje, aby členské státy podporovaly začlenění stále většího množství recyklovaného materiálu do výroby vozidel, nestanoví, jakým způsobem by to mělo být provedeno. Opatření, která již byla v tomto směru přijata, byla převážně dobrovolná a odrážela individuální iniciativy konkrétních výrobců vozidel. I když je používání recyklovaných materiálů v některých případech běžné (např. olovo z baterií, slitiny jako hliník a ocel), integrace recyklovaných plastů nemusí být tak jednoduchá.

V současné době tvoří více než 90 % plastových recyklátů používaných pro výrobu nových automobilů předspotřební recykláty, u nichž je potenciál růstu velmi nízký. Zatímco předspotřební recykláty vznikají přímo při výrobě a často jsou tvořeny pouze jedním druhem polymeru, pospotřební recykláty pocházejí ze skutečných výrobků, většinou až po fázi jejich používání.

Široké uplatnění pospotřebních recyklátů ve výrobě vozidel, u nichž se vyžaduje, aby materiály splňovaly různé technické specifikace, naráží na problémy. To je mimo jiné také důsledkem časové prodlevy mezi výrobou vozidel a nakládáním s odpady z vozidel. Po dlouhé fázi používání automobilu se mohou plastové materiály rozkládat nebo mohou obsahovat nebezpečné přísady, které recyklaci znemožňují. To, zda je

obsažená látka považována za nebezpečnou, se také může v průběhu času měnit, protože vlastnosti látky jsou posuzovány např. podle právních předpisů týkajících se chemických látek (např. nařízení REACH, nařízení CLP). Přesto existuje několik významných příkladů výrobců, kteří běžně používají pospotřební recyklované plasty v nových vozidlech, což ukazuje, že taková praxe je proveditelná s dobrými výsledky, aniž by to mělo vliv na technické specifikace vyráběných dílů.

Plnému rozvoji odvětví recyklace brání také cenová konkurence mezi novými a recyklovanými materiály při výrobě nových vozidel. Investice v tomto odvětví brzdí kolísání cen nových materiálů, jako jsou plasty, jež jsou silně závislé na ceně ropy. Zelená dohoda pro Evropu a akční plán pro oběhové hospodářství vybízejí k tomu, abychom se zabývali celým hodnotovým řetězcem materiálů a zachovali jejich oběhové využití. Tento přístup nabývá na významu v souvislosti s potenciálem repasování, které je definováno jako průmyslový proces spočívající v prodloužení provozní životnosti výrobků (v tomto případě vozidel a jejich součástí), což podporuje účinné a oběhové využití materiálů, mezi nimiž mají klíčový význam zejména **k r i t i c k é s u r o v i n y .**

V této souvislosti se ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností zvažuje stanovení minimálních cílů pro využití recyklovaných materiálů (včetně kritických surovin).

31. Souhlasíte s tím, aby byl do směrnice o vozidlech s ukončenou životností zahrnut cíl pro obsah recyklovaných plastů v nových vozidlech?

- Rozhodně souhlasím
- Souhlasím
- Zastávám neutrální stanovisko
- Nesouhlasím
- Rozhodně nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

32. Cíle v oblasti recyklovaných plastů pravděpodobně zvýší cenu výroby vozidel, přinejmenším v prvních letech. Uveďte, jaký typ / jaké typy nákladů budou podle vašeho názoru ovlivněny (je možné uvést více odpovědí):

- Žádné
- Náklady na výzkum a vývoj
- Výrobní náklady
- Náklady na recyklaci
- Náklady na ověřování
- Jiná možnost
- Nevím / nemám názor

Uveďte podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

33. Jaký cíl považujete za splnitelný v letech 2025, 2030, 2040 a 2050, pokud jde o obsah pospotřebních recyklovaných plastů v nových vozidlech?

s ohledem na stávající hmotnost plastů ve vozidlech (~200 kg v nových vozidlech).

Cílová hodnota pospotřebních recyklovaných plastů na jedno vozidlo (vyjádřená v % hmotnosti plastů ve vozidlech)	2025	2030	2040	2050
Nejméně 5 %	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nejméně 10 %	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nejméně 25 %	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jiné*	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nevím / nemám názor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Pokud jste zvolili „jiné“, upřesněte:

Maximálně 255 znaků

34. Jaké jsou podle vašeho názoru hlavní překážky při provádění cíle v oblasti recyklovaného obsahu plastů v nových vozidlech? Možných je více odpovědí.

- Legální problémy
- Kvalita recyklovaného plastu
- Technické požadavky na součásti vozidla (např. Opětovné schválení součástí)
- Nebezpečné materiály
- Nedostatek infrastruktury v odpadovém hospodářství a recyklaci plastů
- Dostupnost recyklovaných postspotřebitelských plastů
- Další výdaje
- Ověření/prokázání shody s cíli
- Žádný
- Nevím / nemám názor

Zdůvodněte prosím svůj výběr

Maximálně 255 znaků

35. Uveďte další materiály, u nichž by měly být zváženy cíle pro obsah recyklovaného materiálu, a stručně vysvětlete proč (lze uvést více materiálů).

- Sklo

- Slitiny oceli
- Slitiny hliníku
- Prvky vzácných zemin
- Kovy platinové skupiny
- Gallium
- Hořčík
- Niob
- Další kritické suroviny
- Slitiny mědi
- Žádné
- Nevím / nemám názor
- Jiná možnost

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 255 znaků

Uved'te podrobnosti:

Maximálně 500 znaků

Udržitelné a etické získávání surovin

Zelená dohoda pro Evropu, akční plán pro oběhové hospodářství, nová průmyslová strategie pro Evropu a akční plán pro kritické suroviny, které v posledních letech představila Evropská komise, zdůrazňují význam udržitelných surovin, přičemž důležitou součástí je odpovědné získávání surovin a jejich uhlíková stopa.

36. Považujete za potřebné politické/regulační opatření týkající se požadavků na etické získávání surovin obsažených ve vozidlech?

- Ano
- Ne
- Nevím / nemám názor

Pokud ano:

Jaký typ politického/regulačního opatření týkajícího se požadavků na etické získávání surovin obsažených ve vozidlech by byl zapotřebí?

- Není nutný žádný regulační zásah
- Nezávazné požadavky na etické získávání surovin

- Závazné požadavky na etické získávání surovin
- Finanční nástroje (zvýhodněné půjčky, granty)
- Odborná příprava

37. Považujete za potřebné politické/regulační opatření týkající se požadavků na uhlíkovou stopu surovin používaných ve vozidlech?

- Ano
- Ne
- Nevím / nemám názor

Pokud ano:

Jaký typ politického/regulačního opatření týkajícího se požadavků na uhlíkovou stopu surovin by byl zapotřebí?

- Není nutný žádný regulační zásah
- Nezávazné požadavky týkající se uhlíkové stopy surovin
- Závazné požadavky týkající se uhlíkové stopy surovin
- Financování výzkumu a vývoje
- Finanční nástroje (zvýhodněné půjčky, granty)
- Odborná příprava

Dostupnost dat pro opětné použití a recyklaci

Výrobci vozidel v současné době poskytují bezplatně informace o odstraňování znečišťujících látek a demontáži autorizovaným zpracovatelským zařízením prostřednictvím databáze Mezinárodního informačního systému pro demontáž (IDIS). Pro zvýšení míry opětného použití je podle autorizovaných zpracovatelských zařízení důležité mít k dispozici další informace o:

- Značkách a modelech vozidel, v nichž lze demontovanou součást použít: často lze součásti použít v různých značkách a modelech; tyto informace však nemají autorizovaná zpracovatelská zařízení k dispozici a měly by být zahrnuty do systému IDIS.
- Postupech při demontáži a opětném použití: mnoho současných dílů obsahuje digitální komponentu. Pokud není dodržen správný postup (de)montáže digitálních dílů, nelze dokonale funkční díly (opětně) použít.
- Demontáži baterií z elektrických vozidel: tento postup je v zásadě řešen v systému IDIS, ale je velmi časově náročný (často trvá déle než hodinu). Mnohá autorizovaná zpracovatelská zařízení zdaleka nejsou vybavena znalostmi a nástroji pro demontáž těchto baterií. Pokud bude do autorizovaných zpracovatelských zařízení směřovat více elektromobilů, bude to pro tato zařízení možná ztrátové, v případě, že dodatečné úsilí nebude kompenzováno příjmy z recyklace.

Informace o látkách vzbuzujících obavy obsažených v dílech a materiálech vozidel s ukončenou životností

rovněž nejsou v dostatečné míře dostupné. Tyto informace jsou důležité pro fázi odpadu, aby bylo možné identifikovat a odstranit frakce vyžadující odstranění znečišťujících látek, které by jinak mohly bránit recyklaci. Informace jsou částečně k dispozici pro látky zakázané podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností nebo v případě, že je podle směrnice o vozidlech s ukončenou životností povinné určité materiály zbavit znečištění. Recyklaci plastů by však mohly napomoci další informace, například o přísadách obsažených v různých polymerech.

38. Jaké další informace by měli výrobci bezplatně poskytovat autorizovaným zpracovatelským zařízením? Můžete zvolit více možností.

- Informace o tom, kde lze demontované součásti znovu použít (v kterém vozidle nebo značce, modelu a typu)
- Informace o tom, jak správně demontovat díly s digitálními součástmi a jak je vhodně připravit k opětovnému použití / montáži
- Informace o době trvání / namáhavosti povinného odstraňování znečišťujících látek
- Informace o době trvání / namáhavosti demontáže součástí pro opětovné použití
- Žádné
- Nevím / nemám názor

Vysvětlete své názory:

Maximálně 255 znaků

39. Uveďte, zda souhlasíte s následujícím tvrzením:

Pro podporu spravedlivých tržních podmínek v oblasti opětovného použití součástí je důležité, aby výrobci poskytovali výše uvedené informace spravedlivým a nediskriminačním způsobem za přiměřené ceny (v případě placených informací) všem autorizovaným zpracovatelským zařízením.

- Rozhodně souhlasím
- Souhlasím
- Zastávám neutrální stanovisko
- Nesouhlasím
- Rozhodně nesouhlasím
- Nevím / nemám názor

Vysvětlete své názory:

Maximálně 255 znaků

40. Pro které skupiny látek by měli být výrobci vozidel v zájmu podpory recyklace plastů povinni poskytovat informace o obsahu?

- Zpomalovače hoření
- Stabilizátory
- Plastifikátory
- Maziva
- Pouze pro ty, které jsou uvedeny na Seznamu látek s povinnou deklarací pro automobilový průmysl ([GADSL](#))
- Jiná možnost
- Nevím / nemám názor

System **rozšířené** **odpovědnosti** **výrobce**

Jak je uvedeno v hodnocení směrnice o vozidlech s ukončenou životností[1], tato směrnice v současné době obsahuje některé prvky rozšířené odpovědnosti výrobce, nezohledňuje však obecné minimální požadavky na systémy rozšířené odpovědnosti výrobce, jak jsou definovány v článku 8a rámcové směrnice o odpadech. Ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností není zejména žádné jasné ustanovení, které by od výrobců vyžadovalo, aby hradili náklady na zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění cílů stanovených ve směrnici. Jak ukázala studie ADEME[2], za stávajících podmínek není demontáž vozidel a zneškodňování znečišťujících látek z nich pro velký počet autorizovaných zpracovatelských zařízení ekonomicky rentabilní. Je také známo, že kvůli ekonomickým omezením autorizovaných zpracovatelských zařízení se místo kvalitní recyklace upřednostňují některé ekologicky méně příznivé možnosti recyklace. To se týká zejména:

skla, které se před drcením odstraňuje jen zřídka, což nepřispívá ke kvalitní recyklaci, velkých plastových dílů (např. nárazníků, palubních desek, nádrží na tekutiny), pneumatik a elektrických a elektronických součástek, které se obvykle drtí před oddělením konkrétních materiálů určených pro recyklaci.

Očekává se, že úsilí vynaložené na demontáž a skladování lithium-iontových baterií nebude kompenzováno potenciálními příjmy podniků provádějících recyklaci. To platí tím spíše, hrozí-li u baterií tepelný lavinový jev, např. po nehodě. Nakládání s lehkou frakcí z drtiče (SLF) a těžkou frakcí z drtiče (SHF) při zpracování produktu drcení (PST) by rovněž nemuselo být ekonomicky rentabilní. Je však nezbytné pro dosažení cílů recyklace a opětovného využívání materiálů stanovených ve stávající směrnici o vozidlech s ukončenou životností a k zajištění odstranění nebezpečných látek, jako je například dekaBDE.

[1] Evropská komise, SWD(2021) 60: Hodnocení směrnice (ES) 2000/53 ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností.

[2] Ademe 2015. Terra SA - Deloitte - BIOIS - Évaluation économique de la filière de traitement des véhicules hors d'usage - 2015 - Synthèse. 40 s.

41. Uveďte, zda souhlasíte s následujícím tvrzením:

Aby bylo zajištěno dosažení vysoké kvality recyklace, je třeba autorizovaným zpracovatelským zařízením kompenzovat jejich úsilí vynakládané při demontáži, které je za současných podmínek ekonomicky nerentabilní.

- Ano
- Ne
- Nevím / nemám názor

42. Při demontáži je třeba provést separaci a likvidaci několika druhů odpadů. Myslíte si, že by výrobci měli autorizovaným zpracovatelským zařízením kompenzovat jejich úsilí při demontáži (např. baterií z elektromobilů) a náležitém zpracování a likvidaci těchto odpadů?

- Ano
- Ne
- Nevím / nemám názor

Chybějící vozidla

Jak bylo uvedeno v předchozích studiích, přibližně 30 % až 40 % vozidel zmizí, aniž by to bylo nahlášeno vnitrostátním registrům vozidel členských států (tzv. chybějící vozidla). Situace zůstává beze změny již více než deset let, od doby, kdy Evropská komise v roce 2011 zveřejnila první studii na toto téma.

Tato nesrovnalost v evidenci vozidel může mít různé příčiny:

- Ne všechna vyvezená ojetá vozidla nebo vyvezená vozidla s ukončenou životností jsou nahlášena do vnitrostátních registrů členských států.
- Nejsou nahlášena všechna vozidla s ukončenou životností zpracovaná na vnitrostátní úrovni. Není známo, do jaké míry je toto neohlášené vnitrostátní zpracování prováděno v autorizovaných zpracovatelských zařízeních (a v souladu s právními požadavky) nebo v nestandardních zařízeních. V některých případech vede zpracování v neautorizovaném zařízení k nelegálnímu obchodování.
-

V roce 2016 byly posouzeny podrobné návrhy, jak zlepšit podávání hlášení o místech, kde se nacházejí vozidla s ukončenou životností, včetně rozsáhlého zapojení zúčastněných stran. Výsledky a doporučení naleznete ve studii [*Assessment of the implementation of Directive 2000/53/EU on end-of-life vehicles \(the ELV Directive\) with emphasis on the end-of-life vehicles of unknown whereabouts.*](#)

43. Ve výše uvedené studii byly doporučeny následující možnosti. Které z nich by podle vás měly být zvaženy v návrhu revize směrnice o vozidlech s ukončenou životností? Lze uvést více než jednu odpověď.

- Harmonizovaná definice a používání pojmů ve směrnici o vozidlech s ukončenou životností a ve směrnici o registračních dokladech vozidel (1999/37/ES).
- Konečný seznam podmínek, kdy má dojít k trvalému zrušení registrace vozidla.
-

Požadavek, aby autorizovaná zpracovatelská zařízení vystavovala prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu osvědčení o likvidaci určené pro registrační orgán a souběžně je předávala i poslednímu vlastníkovi (v papírovém nebo elektronickém provedení).

- Zavedení oznamovacího postupu mezi členskými státy v případě, že je vydáno osvědčení o likvidaci pro vozidlo naposledy registrované v jiném členském státě.
- Přijetí ustanovení / zavedení závazného pravidla nebo zásady, že (časově neomezené) oznámení o vyřazení vozidla z provozu nemůže automaticky vést ke zrušení registrace vozidla.
- Požadavek, aby vlastník vozidla při dočasném vyřazení z evidence (tj. při „uložení značek do depozitu“) ohlásil registračnímu orgánu změny vlastníka.
- Úhrada měsíčního správního poplatku (sloužící minimálně k pokrytí souvisejícího administrativního úkonu) po celou dobu dočasného vyřazení z evidence (tj. při „uložení značek do depozitu“).
- Uplatňování sankcí vůči vlastníkům v případě porušování předpisů/pravidel.
- Zavedení pravidla, že při vydání osvědčení o likvidaci je vyplácena prémie hrazená ze státního rozpočtu.
- Zavedení pravidla, že při vydání osvědčení o likvidaci je poslednímu vlastníkovi vyplácena prémie financovaná z depozitního systému.
- Zavedení recyklačních poplatků (vybíraných od výrobce/dovozce), které budou použity na výzkum v oblasti recyklace vozidel s ukončenou životností a na podporu autorizovaných zpracovatelských zařízení, drticích zařízení a technologií následujících po drcení za účelem plnění zákonem stanovených povinností.
- Zavedení pravidel o průběžných (ročních) poplatcích (i v případě, že vozidlo není používáno na veřejných komunikacích) hrazených do doby, než poslední majitel prokáže, kde se vozidlo nachází (předložením osvědčení o likvidaci, kupní smlouvy, dokladu o vývozu nebo policejního protokolu o odcizení vozidla).
- Stanovení pokut za nelegální demontáž nebo za prodej vozidla s ukončenou životností nelegálním demontážním firmám.
- Stanovení pokut pro prodejce, kteří obchodují s demontovanými (použitými) náhradními díly z neautorizovaných zařízení.
- Nevím / nemám názor

Jiné připomínky

Pokud si přejete doplnit další informace, připomínky nebo návrhy v rámci tohoto dotazníku, včetně příkladů dobré nebo špatné praxe, můžete předložit písemné stanovisko v rozsahu až šesti stran, které můžete nahrát níže nebo zaslat e-mailem na adresu ELV-Directive-Revision@oeko.de.

Nahrajte soubor

Povoleny jsou pouze soubory typu pdf,txt,doc,docx,odt,rtf.