

V Praze dne 24. 10. 2024

Cirkulární ekonomika jako výzva pro český automobilový průmysl

Ve čtvrtek 17. října 2024 zorganizoval Institut pro evropskou politiku **EUROPEUM** ve spolupráci s Institutem pro cirkulární ekonomiku **INCIEN** konferenci s názvem **Cirkularita v českém automobilovém průmyslu: příležitosti a překážky**, jejímž partnerem byl **Český bateriový klastr**. Na konferenci vystoupili představitelé českého automobilového průmyslu, státní správy i výzkumných organizací.

První blok se zaměřil na oblast baterií, kde bylo zdůrazněno, že Česká republika na rozdíl od sousedních zemí stále nemá velkokapacitní výrobu baterií, což ji staví do nevýhodné pozice i z pohledu recyklace. **Julia Poliscanova** z organizace Transport & Environment na úvod uvedla, že Evropa může být v oblasti baterií soběstačná do roku 2027, ale je nutné urychlit realizaci velkých projektů, které jsou ve výstavbě například v Německu, Polsku nebo ve Švédsku. **Tomáš Pešek** z REMA Battery se zaměřil na dopad evropské legislativy na zpětný odběr a recyklaci baterií a připomněl, že nová evropská pravidla, například povinnost opatřit baterie tzv. bateriovým pasem, výrazně ovlivní způsob, jakým firmy nakládají s bateriemi v průběhu jejich životního cyklu. **Markéta Michalová** z Ministerstva životního prostředí pak představila novelu zákona o výrobcích s ukončenou životností, která harmonizuje českou legislativu s evropským nařízením o bateriích zejména v oblasti nakládání s odpadními bateriemi.

Tomáš Kazda z Českého bateriového klastru a VUT Brno uvedl, že bez větších investic do výrobních a recyklačních kapacit nebudeme schopni samostatně pokrýt rostoucí poptávku po bateriích:

„Výroba Li-ion akumulátorů je rychle se rozvíjející průmyslové odvětví, které je stěžejní pro celou řadu dalších oblastí jako je doprava nebo energetika. Poptávka po akumulátorech tedy stále roste a jejich výrobní kapacity jsou v rámci EU poměrně malé byť jejich rozšíření je jedním z cílů EU. Tato oblast průmyslu je značně kompetitivní a do jejího rozvoje a snah o co největší nezávislost investuje značné prostředky také USA a současně se své pozice v této oblasti snaží udržet Čína, což vede k znesnadnění pozice projektů v EU. S výrobou také přímo souvisí rozvoj recyklačních kapacit, jelikož největším zdrojem materiálů k recyklaci je v současnosti výroba akumulátorů. Recyklace je pak z dlouhodobého hlediska jedním se stěžejních zdrojů v EU málo dostupných materiálů pro novou výrobu.“

Filip Křenek z think tanku EUROPEUM upozornil na příležitosti, které přináší strategické projekty zaměřené na kritické suroviny a čisté technologie, které mohou českým firmám pomoci k rozvoji bateriového průmyslu:

„Evropa si stanovila ambiciózní cíle pro domácí těžbu, zpracování a recyklaci kritických materiálů, jako jsou lithium, kobalt, nikl nebo mangan, které jsou nezbytné pro výrobu čistých technologií, jako jsou právě baterie. Je však potřeba tyto cíle doprovodit také odpovídající podporou. A nemusí jít jen o podporu finanční. V rámci evropského aktu o kritických materiálech je například možnost získat označení tzv. strategických projektů, u nichž by se měla výrazně zkrátit délka povolenacích procesů – u těžby by mělo jít o max. 24 měsíců, u zpracování 12 měsíců. To může výrazně usnadnit rozvoj perspektivních odvětví. Musí však být respektována environmentální a sociální hlediska.“

Druhý blok konference se zaměřil na konstrukční materiály ve vozidlech, tedy na ocel, hliník nebo plasty. **Ben Hague** z INCIEN představil politický a legislativní rámec včetně návrhu evropského Nařízení o cirkulárním designu vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností (ELVR). Současně vylíčil příležitosti a prioritní opatření pro dekarbonizaci a cirkularitu materiálů v celém životním cyklu vozidel, od designu po opravy. **Carl Kuehl** ze SYSTEMIQ navázal výzvami napříč dodavatelským řetězcem automobilového průmyslu, včetně rostoucích cen a možného nedostatku materiálů, a nabídl příklady řešení v podobě aktivit mezinárodních firem a jejich iniciativ. Dalibor Kopáč ze Škoda Auto zmínil, že společnost vnímá cíle pro zvyšování podílu recyklovaných materiálů pozitivně, zejména kvůli snížení emisní stopy oceli a hliníku, a snaží se být napřed před legislativou. Uvedl také, že vozy již dnes obsahují relativně vysoké procento druhotných plastů a hliníku, a přiblížil, že ve Škoda Auto probíhají pilotní projekty pro rozšíření portfolia dílů z nízkouhlíkové oceli.

Panelové diskuse se zúčastnila **Pavλίna Kulháňková** za Ministerstvo průmyslu a obchodu, **Daniel Houska** za EuRIC (European Recycling Industries' Confederation), **Milan Petr** za Sdružení zpracovatelů autovraků a **Ben Hague** za INCIEN. Hlavním tématem byla **nezbytnost spolupráce zúčastněných stran** od výrobců přes dodavatele a recyklátory, která dnes často chybí. Milan Petr poukázal také na nedostatečnou míru komunikace a zájmu ze strany ministerstev.

Všichni účastníci se shodli na stoupajícím tlaku na zpracovatele vozidel s ukončenou životností a potřebě lépe propojit výrobní procesy s opravami, repasováním a recyklací v rámci jednoho klastru, podobně jako ve Francii (Renault) a Německu (Remondis).

“Užší propojení celého dodavatelského řetězce by na základě zahraniční zkušenosti umožnilo posílit recyklační systémy, snížit materiálové ztráty a nastavit fungující obchodní model pro všechny zúčastněné. K těmto změnám by podle návrhu ELVR mělo přispět mimo jiné systém rozšířené odpovědnosti výrobce (EPR) do roku 2029 a následně zavedení digitálních pasů vozidel do roku 2033,” doplnil Ben Hague, vedoucí výzkumného oddělení INCIEN.

Daniel Houska dále vyzdvihl klíčovou roli regulace jako nástroje pro podporu inovací a nápravu tržních selhání. **Pavλίna Kulháňková** upozornila na význam legislativy z hlediska zajištění dostatku surovin v budoucnu a zároveň vysvětlila, že legislativní trendy míří na větší harmonizaci v podobě nařízení místo směrnic a zaměření na celý životní cyklus, což je příležitost k pochopení širšího kontextu. Ben Hague doplnil, že systémová změna se bez regulací neobejde, a že ČR má stále šanci ovlivnit podobu a dílčí opatření v návrhu ELVR.

Na konci října 2024 budou zveřejněny dvě hloubkové studie zaměřené na baterie (EUROPEUM) a konstrukční materiály (INCIEN) i společné Shrnutí pro tvůrce politik s návrhem klíčových opatření a doporučení pro podporu cirkularity a dekarbonizace českého automobilového průmyslu.