EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.2.19.
COM(2025) 52 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

a hajók újrafeldolgozásáról, valamint az 1013/2006/EK rendelet és a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2013. november 20-i 1257/2013/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazásáról

{SWD(2025) 40 final}

1. BEVEZETÉS

A hajóbontás jelentősen hozzájárul a körforgásos gazdasághoz, mivel nagy mennyiségű értékes erőforrás (különösen a jó minőségű acél, amely jellemzően a hajó tömegének 75–85 %-át teszi ki, valamint egyéb fémek és berendezések) újrahasználatához, újrahasználatra való előkészítéséhez és újrafeldolgozásához vezet. A hajók azonban nagy mennyiségben tartalmaznak veszélyes anyagokat, például azbesztet, poliklórozott bifenileket (PCB), nehézfémeket, olajat, higanyt, ózonkárosító anyagokat (ODS). Ezek az anyagok, amennyiben azokat nem biztonságos és környezetkímélő módon kezelik, távolítják el és ártalmatlanítják, jelentős kockázatot jelentenek mind az emberi egészségre, mind a környezetre nézve.

A hajók újrafeldolgozásáról szóló uniós rendelet (a továbbiakban: SRR vagy rendelet)[1] célja a valamely tagállam lobogója alatt közlekedő hajók újrafeldolgozása által az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt káros hatások megelőzése, csökkentése és megszüntetése. Az SRR elfogadása előtt az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő és uniós tagállami tulajdonban lévő nagy hajók mennyiségének 95 %-át az OECD-n[2] kívül bontották le, főként Dél-Ázsiában (India, Banglades és Pakisztán) az úgynevezett „partra futtatásos módszer” alkalmazásával.

Az SRR három konkrét célkitűzéssel éri el célját: i. annak biztosítása, hogy az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajók bontása biztonságos és környezetkímélő létesítményekben történjen, ii. a hajókon található veszélyes anyagok megfelelő kezelésének biztosítása, valamint iii. a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló 2009. évi hongkongi nemzetközi egyezménye (a továbbiakban: a hongkongi egyezmény)[3] megerősítésének elősegítése. Az SRR olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek túlmutatnak a hongkongi egyezményen, többek között egy olyan követelményt is, amely szerint az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajók tulajdonosainak biztosítaniuk kell, hogy hajóikat csak a Bizottság által a környezet és az emberi egészség védelmére vonatkozó SRR-követelményeknek megfelelő létesítményekben dolgozzák fel újra. Az SRR az 500 bruttó űrtartalom feletti tengerjáró hajókra vonatkozik[4].

Az SRR tartalmaz egy felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezést, amelynek értelmében öt évvel e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően a Bizottság [5] „*jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács számára e rendelet alkalmazásáról, és a jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslatokat fűz, biztosítandó, hogy a rendelet céljai megvalósuljanak, hatása pedig biztosított és indokolt legyen*”. E rendelkezéssel összhangban a Bizottság elindította az SRR értékelési folyamatát[6]. Ez a jelentés, amelyet a rendelet értékeléséről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentum kísér, e folyamat eredménye. Adott esetben a Bizottság javaslatot nyújthat be a rendelet későbbi felülvizsgálatára, amelyet a minőségi jogalkotásra

[1] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1257.

[2] Impact Assessment 2012 (Hatásvizsgálat, 2012). 74 % Indiában, Pakisztánban és Bangladesben, 22 % Kínában, bruttó űrtartalom alapján, 2009-es adatok.

[3] A hongkongi egyezmény 2025 júniusában lép hatályba.

[4] A hatály hasonló a hongkongi egyezmény hatályához. Nem terjed ki a hadihajókra, a nem kereskedelmi jellegű kormányzati szolgálatot teljesítő egyéb hajókra és azokra a hajókra, amelyek teljes élettartamuk alatt kizárólag azon tagállam joghatósága alá tartozó vizeken folytatnak tevékenységet, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik.

[5] Az SRR alkalmazásának általános kezdőnapja a 32. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározottak szerint 2018. december 31., azaz 2023. december 31-ig.

[6] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-A-hajok-ujrafeldolgozasarol-szolo-unios-rendelet-ertekelese_hu.

vonatkozó bizottsági iránymutatásokkal és eszköztárral[7] összhangban végzett hatásvizsgálat támaszt alá.

2. MÓDSZERTAN

A jelentés és az azt kísérő értékelés az érdekelt felekkel folytatott széles körű konzultáción alapul. Ez magában foglalta a nyilvános konzultációt, a célzott adatfelvételeket és interjúkat (szakértői érdekelt felekkel és a tagállamokkal), az érdekelt felekkel tartott munkaértekezletet és a hajó-újrafeldolgozással foglalkozó bizottsági szakértői csoportban folytatott megbeszélést. Érdekelt felek széles köre működött közre, ideértve a tagállami hatóságokat, a nem kormányzati szervezeteket és a kutatóhelyeket, az ágazati érdekelt feleket és szövetségeiket (pl. hajótulajdonosok és hajókezelő társaságok, hajó-újrafeldolgozó létesítmények, acélipar), hajóosztályozó társaságok, tanácsadó cégek és pénzügyi intézmények. A szakirodalmi áttekintéseket, adatbázisokat és jogi szövegeket is széles körben felhasználták a további szakértelem és információk összegyűjtésére.

Ez a jelentés az SRR 21. cikkének (2) bekezdésében előírt, a 2019–2022-es első hároméves jelentéstételi időszakra vonatkozó tagállami jelentéseken is alapul. Az értékelés IX. melléklete rendelkezésre bocsátja a 2019–2022-es időszakra vonatkozó jelentés tartalmát, és összefoglalót nyújt a 21. cikk második és harmadik bekezdésével összhangban.

Az értékelést az Európai Bizottság minőségi jogalkotásra vonatkozó elveivel és módszertanával összhangban végezték el, az alábbi öt szempont alapján: eredményesség, hatékonyság, relevancia, koherencia és uniós hozzáadott érték. Az értékelő jelentéshez külső vállalkozók készítettek támogató tanulmányt.

Az értékelés megállapításai főként kvalitatív megközelítés eredményei, mivel az előnyökre és költségekre vonatkozóan nem állnak rendelkezésre átfogó kvantitatív adatok. Az SRR munkavállalók egészségére gyakorolt hatására, valamint a partvidéki és tengeri környezet szennyezésére vonatkozó kvantitatív adatok a hajó-újrafeldolgozó ágazat átláthatóságának hiánya miatt korlátozottak. Az alkalmazást megelőző időszakra vonatkozóan gyakran hiányoznak az egyes hajógyárakra vonatkozó közvetlen adatok, és nem könnyű elválasztani az SRR hatását számos külső tényező hatásától. Ezért az SRR számszerűsítettebb értékeléséhez hatékonyabb beszámolási kötelezettségekre lenne szükség, amelyeket harmonizált módszertan és mutatók kísérnének.

Az értékelési időszak 2013 januárjától 2023 decemberéig tart. Mivel az SRR-követelmények többsége 2018. december 31-én lépett hatályba, a fő összehasonlítási pont 2018 decembere volt. Az értékelés kiterjed a tagállamokra és az Európai Gazdasági Térség országaira, valamint az SRR-nek a nem uniós országok hajó-újrafeldolgozási gyakorlataira gyakorolt hatására.

3. AZ ÉRTÉKELÉS MEGÁLLAPÍTÁSAI

Az értékelés megállapításai azt mutatják, hogy az SRR nagyrészt elérte valamennyi célkitűzését ahhoz képest, amire akkor lehetett volna számítani, ha az EU nem avatkozott volna be ezen a területen. A rendelet eredményességét azonban jelentősen rontotta az a gyakorlat, hogy a hajótulajdonosok nem sokkal a hajó újrafeldolgozása előtt a tagállami

[7] https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en.

lobogóról harmadik ország lobogójára cserélik a hajó lobogóját, valamint – kisebb mértékben – a veszélyes anyagok jegyzékével kapcsolatos intézkedések gyenge végrehajtása. Ez a jelentés felvázolja az értékelés főbb megállapításait, és javaslatokat tesz a javításra szoruló területekre.

3.1. EREDMÉNYESSÉG

Első célkitűzés: annak biztosítása, hogy az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajók bontása biztonságos és környezetkímélő létesítményekben történjen

Az SRR fő operatív célja, hogy életciklusuk végén a valamely tagállam lobogója alatt közlekedő hajókat az EU által jóváhagyott és a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékében szereplő létesítményekben bontsák le. Ahhoz, hogy a hajó-újrafeldolgozó létesítmény szerepeljen ebben a jegyzékben, meg kell felelnie az SRR biztonsági és környezetvédelmi követelményeinek. Az EU-ban található létesítmények esetében az illetékes nemzeti hatóságoknak ellenőrizniük kell, hogy ezek a követelmények teljesülnek-e, és ha igen, tájékoztatniuk kell a Bizottságot, hogy a szóban forgó létesítményt jegyzékbe kell venni. A harmadik országbeli hajó-újrafeldolgozó létesítményeknek kérelmet kell benyújtaniuk a Bizottsághoz, hogy felvegyék őket a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékébe. A Bizottság – többek között helyszíni ellenőrzések révén – felméri, hogy ezek a létesítmények miként felelnek meg az SRR-követelményeknek, mielőtt döntene arról, hogy felveszi-e őket a jegyzékbe. A hajó-újrafeldolgozó létesítmények első európai jegyzékét 2016 decemberében fogadták el, és abban 18 uniós létesítmény szerepelt. Az értékelési időszak végén a jegyzék 12. kiadása[8] 45 hajó-újrafeldolgozó létesítményt tartalmazott, köztük 35 európai (EU, Norvégia és az Egyesült Királyság) létesítményt, 9 létesítményt Törökországban és 1 létesítményt az USA-ban. Más létesítményekből, különösen Indiából érkező kérelmek értékelése folyamatban van.

Összességében e létesítményeknek az európai jegyzékbe való felvétele, valamint a kérelmezők számára a jegyzékhez való csatlakozás lehetősége – a független felügyelet mellett működő ellenőrzési mechanizmusokkal együtt – hozzájárult a hajó-újrafeldolgozási gyakorlatok szigorúbb környezetvédelmi és társadalmi normáihoz. A világszerte 25 létesítményt érintő több mint 55 bizottsági ellenőrzés jelentése értékes információforrást[9] jelent e tekintetben, különösen az ágazatot érintő externáliák mérséklésével kapcsolatban. Az európai jegyzék az EU-n belüli és kívüli fenntartható hajó-újrafeldolgozási gyakorlatok tekintetében is referenciapont.

Az SRR eredményességét azonban jelentősen rontotta az a gyakorlat, amely szerint az uniós társaságok nem sokkal az újrafeldolgozás előtt átlobogózzák a hajókat. Ezek az átlobogózott hajók már nem tartoznak az SRR hatálya alá, és bárhol újrafeldolgozhatók, amint az EU-n kívül hulladékká válnak. A legtöbb esetben Dél-Ázsiában bontják őket. Míg 2023-ban az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajók aránya a világ teljes flottájának mintegy 13 %-át tette ki, az újrafeldolgozás idején uniós tagállami lobogó alatt közlekedő kiszolgált hajók aránya nem érte el a 7 %-ot, figyelembe véve a világszerte újrafeldolgozott hajók számát.

A hajó-újrafeldolgozó létesítményt választó hajózási társaságok számára a legfontosabb tényező az, hogy a létesítmény milyen árat kínál hajóik bontásáért. A dél-ázsiai létesítmények által kínált árak minden esetben magasabbak voltak, mint a világ többi részén, mivel i. ezekben a létesítményekben nem internalizálták a hajó-újrafeldolgozási gyakorlatok

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202302726.
[9] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships/site-inspection-reports_en.

környezeti és társadalmi költségeit (externáliák), és ii. magas árat tudnak kínálni az acélhulladékért, tekintettel az építőipari ágazatuk erőteljes acélkeresletére és az acélhulladék feldolgozására szolgáló újrahengerlésre, amely olcsóbb, mint a máshol általában használt acél-újrafeldolgozási formák.

Ebben az összefüggésben, annak ellenére, hogy a társadalmi és környezetvédelmi felelősség nagyobb mértékben ismert, és hogy az európai jegyzék elegendő kapacitást biztosít az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő kiszolgált hajók kezeléséhez, az uniós hajózási társaságok tulajdonában lévő számos hajót nem az európai jegyzékben szereplő hajó-újrafeldolgozó létesítményekben bontanak le. A közvetlenül az újrafeldolgozást megelőző átlobogózás miatt gyakran nem lehetséges a hajótulajdonosok azon kötelezettségére vonatkozó SRR-rendelkezések érvényesítése, hogy a hajót egy, az európai jegyzékben szereplő létesítményben bontsák le.

Második célkitűzés: a hajókon található veszélyes anyagok megfelelő kezelésének biztosítása

A hajózási társaságoknak minden hajójukra vonatkozóan jegyzéket kell készíteniük a veszélyes anyagokról. A jegyzék minősége és teljessége elengedhetetlen a biztonságos és fenntartható bontási gyakorlatok biztosításához. A 2021–2023-as időszakban a veszélyes anyagok jegyzékét ellenőrző, az SRR-rel kapcsolatos, kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzésekre vonatkozóan önkéntes alapon jelentett adatok azonban azt mutatják, hogy az ellenőrzött hajók 45 %-a nem felelt meg az SRR-nek, és ezen esetek többségében nem létezett a veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó vagy azzal egyenértékű tanúsítvány a harmadik ország lobogója alatt közlekedő hajók esetében. A veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítvány azonban általában rendelkezésre áll az újrafeldolgozási szakaszban, amikor átadják azokat a hajó-újrafeldolgozó létesítménynek az érintett hajó bontásának megkönnyítése érdekében. Mindazonáltal a veszélyes anyagok jegyzékének minősége és teljessége gyakran elégtelen. Ezért általánosan elfogadott, hogy megbízhatóbbnak kellene lenniük.

Harmadik célkitűzés: a hongkongi egyezmény megerősítésének elősegítése

Az értékelés azt mutatja, hogy az SRR pozitívan járult hozzá a hongkongi egyezmény megerősítéséhez. 2023-ban sikerült elérni a hatálybalépéshez szükséges megerősítések minimális számát, amelyek közel 50 %-át tagállamok tették ki. Amellett, amit a megerősítési adatok elemzése mutat, az is egyértelműen kiderül, hogy több éven keresztül az SRR volt az egyetlen olyan nemzetközi jogi eszköz, amely konkrét hajó-újrafeldolgozási követelményeket határozott meg, és az EU-n kívüli számos érdekelt fél és hatóság által használt fontos viszonyítási alap volt.

3.2. HATÉKONYSÁG

Az elvégzett adatfelvételekből és interjúkból származó vélemények és adatok alapján az SRR-követelmények végrehajtásának költségei az értékelési időszakban általában alacsonyak vagy mérsékeltek voltak. Az EU által jegyzékbe vett létesítményekben kézzelfogható fejlesztésekre került sor annak érdekében, hogy azok az SRR követelményeinek megfelelően működhessenek, ezért észszerűen feltételezhető, hogy az SRR pozitív hatást gyakorolt az egészségre és a környezetre. Mivel nem áll rendelkezésre egyértelmű kiindulási alap arra vonatkozóan, hogy mi történt volna az SRR hiányában, valamint a kvantitatív adatok korlátozott rendelkezésre állása miatt nem lehet teljes mértékben számszerűsített költség-haszon elemzést végezni és a hatásokat pénzben kifejezni, így a hatékonyságra vonatkozó általános pozitív következtetések nagyrészt kvalitatív adatokon alapulnak.

A hajó-újrafeldolgozó létesítmények tagállamok általi engedélyezéséhez és a hajók felméréséhez mérséklet költségek kapcsolódnak. A kikötő szerint illetékes állam által az SRR-rel kapcsolatban végzett ellenőrzések költségei alacsonynak tekinthetők. Ahhoz, hogy ezek az ellenőrzések eredményesek legyenek, több uniós tagállam jelezte, hogy több erőforrásra, konkrét iránymutatásra és vizsgálati eszközökre van szükség. A költségek tagállamonként eltérőek, elsősorban a szóban forgó tagállamban a hajózás és a hajó-újrafeldolgozás fontosságától, de a különböző végrehajtási gyakorlatoktól és hatásköröktől, valamint az SRR végrehajtására elkülönített forrásoktól is függően. A harmadik országbeli újrafeldolgozó létesítmények magas költségekről számolnak be infrastruktúrájuk és gyakorlataik korszerűsítésével kapcsolatban, hogy azok összhangba kerüljenek az SRR-rel, és hogy felvegyék őket az európai jegyzékbe. A jegyzékbe való felvétel azonban olyan hírnévvel kapcsolatos előnyökkel jár, amelyek pozitív hatást gyakorolnak a bevételekre és a beruházásokra. A hajótulajdonosok számára a veszélyes anyagok jegyzékével kapcsolatos költségek a hajótól és a nyújtott szolgáltatás minőségétől függően változnak, de továbbra is elhanyagolhatók. Az SRR hajótulajdonosokra gyakorolt negatív gazdasági hatása, amely a kiszolgált hajóknak az EU által jegyzékbe vett létesítmények számára történő értékesítéséből származó bevételkieséshez kapcsolódik, nem valósult meg az SRR elfogadásakor várt módon, különösen annak kijátszása miatt. Ugyanezen okból az SRR nem változtatta meg az uniós hajó-újrafeldolgozó létesítmények versenyhátrányát, mivel az EU részesedése az újrafeldolgozási piacon korlátozott maradt.

Az SRR korlátozott számú adatszolgáltatási kötelezettséget ír elő, amelyek mindegyikét elemezték és összességében arányosnak találták. Erőfeszítések történnek a jelentéstételi költségek csökkentésére, például a hongkongi egyezménnyel való szinergiák biztosítása érdekében, az egyszeri adatszolgáltatás elvével összhangban. Az adminisztratív terhek csökkentésének egyik módja az lenne, ha meghosszabbítanák az európai jegyzékben való szereplés érvényességi idejét (jelenleg 5 év, amely után megújítható).

3.3. KOHERENCIA

Összességében az SRR belsőleg koherensnek és következetesnek tekinthető. A rendelet megsértésének felderítése és kezelése azonban nehézségekbe ütközik a hajózási és újrafeldolgozási műveletek globális jellege és korlátozott átláthatósága, a különböző érdekelt feleket és közvetítőket bevonó összetett ellátási lánc, valamint azon tény miatt, hogy egy hajó könnyen átlobogózható. Ez megnehezíti az újrafeldolgozásra szánt hajó azonosítását, útvonalának nyomon követését és a tényleges döntéshozók elszámoltatását tevékenységeikért, ami megnehezíti a végrehajtó szervek számára a helyzetet. Annak meghatározása is problematikus lehet, hogy melyik rendelet alkalmazandó a kiszolgált hajók kettős jogállása – veszélyes hulladékként vagy hajóként való kezelése – miatt. E tekintetben olykor az SRR és a hulladékszállításról szóló rendelet[10] közötti koherencia is meglehetősen áttekinthetlen, mivel a körülményektől függően mindkét jogszabály alkalmazható a kiszolgált hajókra.

Emellett annak ellenére, hogy az SRR nagyrészt összhangban van a hongkongi egyezménnyel, mivel átemeli azt az uniós jogba, néhány közigazgatási szerv és a hajózási ágazat aggódik a végrehajtás nehézségei miatt, amelyek akkor fognak felmerülni, ha mindkét keretrendszer hatályba lép. A hajótulajdonosok és a közigazgatási szervek rámutatnak továbbá a hongkongi egyezmény és a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202401157.

szállításának ellenőrzéséről és ártalmatlanításáról szóló bázeli egyezmény közötti jogi következetlenségekre, amelyekkel a megfelelő nemzetközi fórumokon foglalkozni kell.

3.4. UNIÓS HOZZÁADOTT ÉRTÉK

A hajók újrafeldolgozásával kapcsolatos problémákat nemzetközi szinten kezelő operatív, célzott globális eszköz hiányában a konzultációs folyamat résztvevőinek nagy többsége úgy vélte, hogy az SRR biztosította a hongkongi egyezmény EU-n belüli végrehajtásához égetően szükséges uniós keretrendszert.

Az érdekelt felek eltérően vélekednek arról, hogy a hajó-újrafeldolgozási kérdések kezelésére melyik (uniós vagy nemzetközi) szintű szabályozás a legmegfelelőbb. A hajózási ágazat érdekelt felei és néhány uniós tagállam úgy véli, hogy ez a kérdés jobban kezelhető nemzetközi szinten a hongkongi egyezmény révén, hangsúlyozva, hogy világszerte egyenlő versenyfeltételekre van szükség. Másrészt a hajó-újrafeldolgozás terén végzett uniós szintű munka folytatása mellett szóló érvek azt jelzik, hogy a hongkongi egyezményhez képest az SRR ambiciózusabb és nagyobb fokú ellenőrzést biztosít. Ezt a nézetet elsősorban nem kormányzati szervezetek, szakszervezetek és hajó-újrafeldolgozó szövetségek támogatják.

Ezek az érdekelt felek egyhangúlag támogatják a hongkongi egyezmény hatálybalépést követő esetleges felülvizsgálatát, amelynek keretében az EU-nak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet szintjén elő kell mozdítania a szigorúbb uniós előírások elterjedését. Ez magában foglalja szigorúbb egészségügyi és környezetvédelmi követelmények meghatározását, valamint szigorúbb nyomonkövetési és ellenőrzési mechanizmusok bevezetését, beleértve annak független ellenőrzését, hogy a hajó-újrafeldolgozó létesítmények megfelelnek-e a megfelelő környezetvédelmi és munkavállalói biztonsági követelményeknek.

3.5. RELEVANCIA

A hajó-újrafeldolgozási piac a közeljövőben várhatóan jelentősen növekedni fog. Ezért továbbra is fontos lesz a biztonságos és fenntartható bontási gyakorlatok biztosítása, valamint a hajók fedélzetén található veszélyes anyagok megfelelő kezelése és azonosítása.

Az SRR relevanciáját az elfogadása óta jelentősen megváltozott uniós szakpolitikai és szabályozási környezet fényében is értékelni kell. A veszélyes anyagok és hulladékok környezetvédelmi szempontból megfelelő kezelésére és tárolására összpontosítva, amely az anyagok (különösen a hulladékacél) újrafeldolgozása révén növeli az energia- és erőforrás-hatékonyságot, az SRR összhangban van az uniós zöld megállapodás, a körforgásos gazdaságra vonatkozó cselekvési terv, a levegőre, a vízre és a talajra vonatkozó szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv, a fenntartható kék gazdaságról szóló közlemény és az uniós taxonómia szerinti zöld átállás célkitűzéseivel.

Az érdekelt felek azonban általában úgy vélik, hogy az SRR nem járul hozzá kellő mértékben az EU iparstratégiájához, beleértve a versenyképes uniós acélipar biztosítását, és hogy nagyobb szerepet játszhat a hajózási ágazat dekarbonizációjában. A hajók fokozott újrafeldolgozása az EU-ban, és ennek megfelelően a hajó-újrafeldolgozásból származó acélhulladék nagyobb mértékű felhasználása biztosíthatja a jó minőségű hulladék folyamatos kínálatát, amelyet az uniós acélipar alapanyagként felhasználhatna dekarbonizációs céljainak eléréséhez. Ezek a szempontok különösen fontosak a tisztaipar-megállapodás, a tengerhajózási ipari stratégia és az acélipari cselekvési terv összefüggésében. Végezetül egyes

érdekelt felek úgy vélik, hogy az SRR nem integrálja kellőképpen az életciklus-szemléletet a hajó-újrafeldolgozásba a bölcsőtől bölcsőig történő tervezés és az egyes hajókra vonatkozó átfogó anyagútlevél révén.

4. LEVONT TANULSÁGOK

Tekintettel arra, hogy az SRR eredményességét jelentősen rontja az átlobogózás, meg kell vizsgálni, hogy miként lehetne kezelni ezt a problémát annak érdekében, hogy az SRR kulcsfontosságú rendelkezéseit hatékonyan végre lehessen hajtani. Ez elengedhetetlen az SRR jelenlegi alapvető célkitűzésének eléréséhez, azaz annak biztosításához, hogy az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajók bontása biztonságos és környezetkímélő létesítményekben történjen. Ebben az összefüggésben alapvető fontosságú annak tisztázása, egyrészt hogy egy hajót újrafeldolgozásra szánnak-e vagy hulladékká kívánnak-e tenni, másrészt ki a felelős tulajdonos, figyelembe véve a készpénzes vásárlók jelenlegi szerepét a kiszolgált hajók kereskedelmében. Ezt követően megfelelő mechanizmusokat kell fontolóra venni annak megakadályozására, hogy az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajók tulajdonosai kijátsszák azon kötelezettségüket, hogy ezeket a hajókat az EU által jegyzékbe vett létesítményekben újrafeldolgoztassák. E tekintetben különböző lehetőségeket lehetne fontolóra venni. Ezek egyike lehet az SRR 29. cikkében említett pénzügyi ösztönző kidolgozására irányuló munka folytatása. Ez az uniós tagállami kikötőkbe befutó valamennyi hajó hajó-újrafeldolgozási engedélyének formáját ölthetné, áthidalva az EU által jegyzékbe vett létesítményekben és a nem biztonságos és környezetkímélő módon működő létesítményekben történő bontás közötti bevételkiesést. Egy másik lehetőség a hajó „tényleges tulajdonosa” fogalmának alkalmazása az adott ország lobogójához kapcsolódó bejegyzett tulajdonos helyett. Mindkét ötlet polarizált nézeteket váltott ki az érdekelt felek körében. Az SRR keretében hozott ilyen érzékeny intézkedések hatása más összefüggésben külön elemzést érdemel.

A hongkongi egyezmény rendelkezéseinek az SRR rendelkezései alapján történő korszerűsítésének lehetőségét a hajótulajdonosok szövetségei és néhány uniós tagállam a hajó-újrafeldolgozásra vonatkozó ambiciózusabb és harmonizáltabb globális előírások felé vezető lehetséges ígéretes lépésnek tekinti.

Ugyanakkor fontolóra lehetne venni az SRR-előírások egyértelműsítését is annak érdekében, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak az uniós létesítmények számára. Ez magában foglalhatja például további és/vagy konkrétabb kritériumok kidolgozását a hulladékgazdálkodási és acélhasznosítási műveletek értékelésére, hatékony szennyezéscsökkentő intézkedések végrehajtását, valamint tisztább bontási és újrafeldolgozási technológiák és módszerek alkalmazását.

Az értékelés azt mutatja, hogy az SRR és annak európai jegyzéke hatékonyan biztosította a hatálya alá tartozó hajók bontásához szükséges kapacitást (beleértve azokat a hajókat is, amelyeket a bontást megelőző évben átlobogóztak). Ugyanakkor azt is megállapítja, hogy a kapacitásnak továbbra is növekednie kell ahhoz, hogy ki tudja elégíteni a hajó-újrafeldolgozás iránti keresletet, amely a következő 10 évben várhatóan jelentősen növekedni fog.

A veszélyes anyagok jegyzékének jobb minősége és megbízhatósága érdekében meg kell fontolni, hogy miként lehetne megerősíteni a teljes felelősségi láncot: a veszélyes anyagok

jegyzékét készítő szakértők képesítésétől, valamint az anyagnyilatkozat és a szállítói megfelelőségi nyilatkozat beszerzésének módjától kezdve az SRR szerinti hatékony ellenőrzések elvégzéséhez szükséges módszertani iránymutatásokig és vizsgálati eszközökig.

Az SRR megfelelő végrehajtása érdekében valamennyi uniós tagállamnak külön rendelkezéseket kell hoznia a rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozóan, és biztosítania kell, hogy a szankciók kellően szigorúak legyenek ahhoz, hogy visszaszorítsák a meg nem felelést. Tisztázni kell az SRR más jogi eszközökkel való kölcsönhatását is. Annak elkerülése érdekében, hogy a hongkongi egyezmény hatálybalépését követően szükségtelen adminisztratív terhek keletkezzenek, meg kell fontolni, hogy miként lehetne észszerűsíteni az SRR és a hongkongi egyezmény párhuzamos létezéséből eredő jelentéstételi vagy tanúsítási követelményeket.

Végezetül bármely jövőbeli felülvizsgálat tovább értékelhetné annak lehetőségét, hogy az SRR-t relevánsabbá tegyék az EU versenyképességével, rezilienciájával és klímasemlegességével kapcsolatos uniós törekvések szempontjából, többek között az erőforrások hatékony és körforgásos felhasználása révén.