EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 02 19
COM(2025) 52 final

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

dėl 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 ir Direktyva 2009/16/EB, taikymo

{SWD(2025) 40 final}

1. ĮVADAS

Išmontuojant laivus labai prisidedama prie žiedinės ekonomikos, nes taip daug vertingų išteklių (visų pirma aukštos kokybės plieno, kuris paprastai sudaro 75–85 proc. laivo svorio, taip pat kitų metalų ir įrangos) pakartotinai naudojami, parengiami pakartotiniam naudojimui ir perdirbami. Vis dėlto laivuose taip pat yra daug pavojingų medžiagų, pvz., asbesto, polichlorintųjų bifenilų (PCB), sunkiųjų metalų, naftos, gyvsidabrio, ozono sluoksnį ardančių medžiagų (OAM). Šios medžiagos kelia didelį pavojų žmonių sveikatai ir aplinkai, jei nėra tvarkomos, šalinamos ir dedamos į atliekynus saugiu ir aplinkai tinkamu būdu.

ES laivų perdirbimo reglamento (LPR, arba Reglamento)[1] tikslas – užkirsti kelią neigiamam su valstybės narės vėliava plaukiojusių laivų perdirbimo poveikiui žmonių sveikatai ir aplinkai, jį sumažinti ir pašalinti. Prieš priimant LPR, 95 proc. didelių su ES vėliavomis plaukiojusių ir ES priklausiusių laivų buvo išmontuojami už EBPO ribų[2], daugiausia Pietų Azijoje (Indijoje, Bangladeše ir Pakistane), taikant vadinamąjį ištraukimo į krantą metodą.

LPR tikslo siekiama įgyvendinant tris konkrečius tikslus: i) užtikrinant, kad su ES vėliava plaukioję laivai būtų išmontuojami saugiuose ir aplinkai tinkamuose kompleksuose, ii) užtikrinant tinkamą laivuose esančių pavojingų medžiagų tvarkymą ir iii) sudaryti palankesnes sąlygas ratifikuoti Tarptautinės jūrų organizacijos 2009 m. Honkongo tarptautinę konvenciją dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo (Honkongo konvenciją)[3]. Į LPR įtrauktos už Honkongo konvenciją griežtesnės nuostatos, įskaitant reikalavimą su ES vėliava plaukiojančių laivų savininkams užtikrinti savo laivų perdirbimą tik tuose kompleksuose, kuriuos Komisija nurodė kaip atitinkančius LPR reikalavimus dėl aplinkos ir žmonių sveikatos apsaugos. LPR taikomas jūrų laivams, kurių bendroji talpa yra didesnė kaip 500[4].

Į LPR įtraukta peržiūros nuostata, pagal kurią reikalaujama, kad praėjus penkeriems metams nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos[5] Komisija „*pateik[tų] Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl šio reglamento taikymo ir, prireikus, kartu pateik[tų] pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kad būtų užtikrintas reglamento tikslų įgyvendinimas ir kad būtų užtikrintas bei pagrįstas jo poveikis*“. Pagal šią nuostatą Komisija pradėjo LPR vertinimo procesą[6]. Ši ataskaita, prie kurios pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas dėl reglamento vertinimo, yra šio proceso rezultatas. Prireikus Komisija gali pateikti pasiūlymą dėl vėlesnės reglamento peržiūros, pagrįstą poveikio vertinimu pagal Komisijos geresnio reglamentavimo gaires ir priemonių rinkinį[7].

---

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

[2] 2012 m. poveikio vertinimas. 74 proc. Indijoje, Pakistane ir Bangladeše, 22 proc. Kinijoje pagal bendrąją talpą, 2009 m. duomenys.

[3] Honkongo konvencija įsigalios 2025 m. birželio mėn.

[4] Taikymo sritis panaši į Honkongo konvencijos taikymo sritį. Jis negalioja karo laivams, kitiems valstybinei nekomercinei veiklai naudojamiems laivams ir laivams, visą jų gyvavimo ciklą eksploatuojamiems tik valstybės narės, su kurios vėliava plaukioja, jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse.

[5] Kaip nurodyta 32 straipsnio 1 dalies b punkte, bendra LPR taikymo pradžios data yra 2018 m. gruodžio 31 d., t. y. iki 2023 m. gruodžio 31 d.

[6] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-EU-Ship-Recycling-Regulation-evaluation_lt

[7] https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en?prefLang=lt&etrans=lt

2. METODIKA

Ši ataskaita ir prie jos pridedamas vertinimas grindžiami išsamiomis konsultacijomis su suinteresuotaisiais subjektais. Konsultuojantis atliktos viešos konsultacijos, tiksliniai tyrimai ir tikslinės apklausos (su suinteresuotaisiais subjektais, kurie yra ekspertai, ir valstybėmis narėmis), įvyko suinteresuotųjų subjektų praktinis seminaras ir diskusijos Komisijos laivų perdirbimo ekspertų grupėje. Nuomones pateikė įvairūs suinteresuotieji subjektai: valstybių narių valdžios institucijos, nevyriausybinės organizacijos (NVO) ir mokslinių tyrimų organizacijos, pramonės suinteresuotieji subjektai ir jų asociacijos (pvz., laivų savininkai ir laivų valdymo bendrovės, laivų perdirbimo kompleksai, plieno pramonė), klasifikacinės bendrovės, konsultavimo įmonės ir finansų įstaigos. Siekiant surinkti papildomų ekspertinių žinių ir informacijos taip pat buvo plačiai naudojamos literatūros apžvalgos, duomenų bazės ir teisiniai tekstai.

Ši ataskaita taip pat grindžiama pagal LPR 21 straipsnio 2 dalį reikalaujamomis valstybių narių ataskaitomis, apimančiomis pirmąjį trejų metų (2019–2022 m.) ataskaitinį laikotarpį. Vertinimo IX priede pateikiamas 2019–2022 m. ataskaitos turinys ir santrauka, kaip nustatyta 21 straipsnio antroje ir trečioje pastraipose.

Vertinimas atliktas laikantis Europos Komisijos geresnio reglamentavimo principų ir metodikos, taikant penkis jos nustatytus kriterijus: veiksmingumą, efektyvumą, tinkamumą, suderinamumą ir ES pridėtinę vertę. Išorės rangovai atliko su vertinimo ataskaita susijusį pagalbinį tyrimą.

Vertinimo išvados iš esmės yra kokybinio metodo rezultatas, nes išsamių kiekybinių duomenų apie naudą ir kaštus trūko. Kiekybiniai duomenys, susiję su LPR poveikiu darbuotojų sveikatai ir pakrančių bei jūrų aplinkos tarša, yra riboti dėl nepakankamo laivų perdirbimo sektoriaus skaidrumo. Taip pat dažnai trūksta specifinių su atskiromis laivų statyklomis susijusių duomenų, apimančių laikotarpį iki jų taikymo pradžios, ir nėra lengva atskirti LPR poveikį nuo daugelio išorės veiksnių poveikio. Todėl siekiant atlikti labiau kiekybinį LPR vertinimą reikėtų veiksmingesnių pareigų teikti ataskaitas, pagrįstas suderinta metodika ir rodikliais.

Vertinimo laikotarpis – nuo 2013 m. sausio mėn. iki 2023 m. gruodžio mėn. Kadangi dauguma LPR reikalavimų buvo pradėti taikyti 2018 m. gruodžio 31 d., pagrindinis palyginimo taškas buvo 2018 m. gruodžio mėn. Vertinimas apima valstybes nares ir Europos ekonominės erdvės šalis, taip pat LPR poveikį laivų perdirbimo praktikai ES nepriklausančiose šalyse.

3. VERTINIMO IŠVADOS

Iš vertinimo išvadų matyti, kad, palyginti su tuo, ko būtų buvę galima tikėtis, jei ES nebūtų ėmusis veiksmų šioje srityje, taikant LPR iš esmės pasiekti visi jo tikslai. Vis dėlto reglamento veiksmingumui labai pakenkė praktika, kai laivų savininkai pakeičia laivo vėliavą iš valstybės narės vėliavos į trečiosios šalies vėliavą prieš pat laivo perdirbimą, ir, kiek mažesniu mastu, prastai užtikrinamas su pavojingų medžiagų sąrašu susijusių priemonių vykdymas. Šioje ataskaitoje pateikiamos pagrindinės vertinimo išvados ir siūlomos tobulintinos sritys.

3.1. VEIKSMINGUMAS

Pirmas tikslas: užtikrinti, kad su ES vėliava plaukioję laivai būtų išmontuojami saugiuose ir aplinkai tinkančiuose kompleksuose

Pagrindinis LPR operatyvinis tikslas – užtikrinti, kad pasibaigus su valstybės narės vėliava plaukiojusių laivų gyvavimo ciklui jie būtų išmontuojami ES patvirtintuose ir į Laivų perdirbimo kompleksų europinį sąrašą įtrauktuose kompleksuose. Kad būtų įtrauktas į šį sąrašą, laivų perdirbimo kompleksas turi atitikti LPR saugos ir aplinkosaugos reikalavimus. ES esančių kompleksų atveju kompetentingos nacionalinės institucijos turi patikrinti, ar šių reikalavimų laikomasi, ir, jei taip, pranešti Komisijai, kad atitinkamas kompleksas turėtų būti įtrauktas į sąrašą. Trečiųjų šalių laivų perdirbimo kompleksai turi pateikti Komisijai prašymą įtraukti juos į Laivų perdirbimo kompleksų europinį sąrašą. Prieš nuspręsdama, ar įtraukti šiuos kompleksus į sąrašą, Komisija įvertina, ar šie kompleksai atitinka LPR reikalavimus, be kita ko, atlikdama patikrinimus vietoje. Pirmasis Laivų perdirbimo kompleksų europinis sąrašas, į kurį buvo įtraukta 18 ES kompleksų, buvo patvirtintas 2016 m. gruodžio mėn. Vertinimo laikotarpio pabaigoje 12-ajame sąraše[8] buvo 45 laivų perdirbimo kompleksai, įskaitant 35 kompleksus Europoje (ES, Norvegijoje ir Jungtinėje Karalystėje), devynis kompleksus Turkijoje ir vieną kompleksą JAV. Vertinami kitų kompleksų, konkrečiai, esančių Indijoje, prašymai.

Apskritai šių kompleksų įtraukimas į Europinį sąrašą ir prašytojų lūkestis būti į jį įtrauktiems, taip pat kontrolės mechanizmai, taikomi vykdant nepriklausomą priežiūrą, prisidėjo prie aukštesnių aplinkos ir socialinių standartų laivų perdirbimo veikloje. Daugiau kaip 55 Komisijos atliktų 25 kompleksų visame pasaulyje patikrinimų ataskaitos yra vertingas informacijos šiuo klausimu šaltinis[9], visų pirma apie išorinio poveikio pramonei mažinimą. Europinis sąrašas taip pat yra tvarios laivų perdirbimo praktikos ES ir už jos ribų atskaitos taškas.

Vis dėlto LPR veiksmingumui labai pakenkė ES bendrovių taikoma praktika perregistruoti laivus prieš pat jų perdirbimą. Šiems perregistruotiems laivams LPR nebetaikomas, taigi tapę atliekomis už ES ribų jie gali būti perdirbami bet kur. Daugeliu atvejų jie išmontuojami Pietų Azijoje. Nors 2023 m. su ES vėliava plaukiojančių laivų dalis sudarė apie 13 proc. viso pasaulio laivyno, perdirbimo metu eksploatuoti netinkamų su ES vėliava plaukiojusių laivų procentinė dalis buvo mažesnė nei 7 proc., palyginti su visame pasaulyje perdirbtų laivų skaičiumi.

Pagrindinis veiksnys, lemiantis laivybos bendrovių sprendimą pasirinkti laivų perdirbimo kompleksą, yra kaina, kurią kompleksas siūlo už jų laivų išmontavimą. Pietų Azijoje esančių kompleksų siūlomos kainos nuolat buvo didesnės nei kitose pasaulio šalyse dėl i) nepakankamai internalizuojamų aplinkosaugos ir socialinių išlaidų (išorinio poveikio), susijusių su šiuose kompleksuose taikoma laivų perdirbimo praktika, ir ii) dėl jų gebėjimo siūlyti dideles plieno laužo kainas pasinaudojant didele jų paklausa statybos sektoriuje ir į tuo, kad plieno laužui perdirbti naudojamas pakartotinis valcavimas, kuris yra pigesnis už kitas paprastai kitur naudojamas plieno perdirbimo formas.

Šiomis aplinkybėmis, nepaisant didesnio informuotumo apie socialinę ir aplinkosaugos atsakomybę ir to, kad Europiniame sąraše nurodomi pakankami pajėgumai eksploatuoti netinkamiems su ES vėliava plaukiojusiems laivams tvarkyti, daugelis ES laivybos bendrovėms priklausančių laivų nėra išmontuojami į Europinį sąrašą įtrauktuose laivų perdirbimo komplekse. Dėl laivo perregistravimo prieš pat perdirbimą dažnai neįmanoma

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=OJ:L_202302726

[9] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships/site-inspection-reports_en?prefLang=lt&etrans=lt

užtikrinti, kad būtų laikomasi LPR nuostatų, susijusių su laivų savininkų prievole išmontuoti laivą į Europinį sąrašą įtrauktame komplekse.

Antras tikslas: užtikrinti tinkamą laivuose esančių pavojingų medžiagų tvarkymą

Laivybos bendrovės privalo sudaryti kiekvieno savo laivo pavojingų medžiagų sąrašą. Sąrašo kokybė ir išsamumas yra labai svarbūs siekiant užtikrinti saugią ir tvarią išmontavimo praktiką. Vis dėlto iš 2021–2023 m. laikotarpiu savanoriškai pateiktų su LPR susijusių uosto valstybės kontrolės inspektavimų, per kuriuos buvo patikrintas pavojingų medžiagų sąrašas, duomenų matyti, kad 45 proc. patikrintų laivų neatitiko LPR reikalavimų ir kad daugeliu šių atvejų sąrašo sertifikato arba jo atitikmens su trečiosios šalies vėliava plaukiojantiems laivams nebuvo. Tačiau sertifikatas su pavojingų medžiagų sąrašu paprastai yra prieinamas perdirbimo etapu, kai jis perduodamos laivų perdirbimo kompleksui, kad būtų lengviau išmontuoti atitinkamą laivą. Pavojingų medžiagų sąrašai vis dėlto dažnai yra nepakankamai kokybiški ir išsamūs. Todėl visuotinai pripažįstama, kad jie turi būti patikimesni.

Trečias tikslas: sudaryti palankesnes sąlygas ratifikuoti Honkongo konvenciją

Iš vertinimo matyti, kad LPR teigiamai prisidėjo prie Honkongo konvencijos ratifikavimo. Minimalus ratifikavusių šalių skaičius, kurio reikia, kad konvencija įsigaliotų, buvo pasiektas 2023 m.; iš jų beveik 50 proc. buvo valstybės narės. Be to, ką rodo ratifikavimo duomenų analizė, akivaizdu, kad jau daugelį metų LPR yra vienintelis tarptautinis teisinis dokumentas, kuriame nustatyti konkretūs laivų perdirbimo reikalavimai, ir kad LPR buvo svarbus lyginamasis standartas, kuriuo naudojosi daugelis suinteresuotųjų subjektų ir institucijų už ES ribų.

3.2. EFEKTYVUMAS

Remiantis nuomonėmis ir duomenimis, gautais per tyrimus ir apklausas, laikoma, kad LPR reikalavimų įgyvendinimo išlaidos vertinimo laikotarpiu iš esmės buvo nedidelės arba vidutinės. Padaryta apčiuopiamų patobulinimų į Europinį sąrašą įtrauktuose kompleksuose, kad jie galėtų veikti pagal LPR reikalavimus, todėl galima pagrįstai manyti, kad LPR turėjo teigiamą poveikį sveikatai ir aplinkai. Tai, kad nėra aiškaus scenarijaus to, kas būtų nutikę nesant LPR, ir kad turimi kiekybiniai duomenys yra riboti, reiškia, kad neįmanoma atlikti visapusiškos kiekybinės kaštų ir naudos analizės ir monetizavimo, todėl bendros teigiamos išvados dėl efektyvumo daugiausia grindžiamos kokybiniais duomenimis.

Nedidelės išlaidos siejamos su valstybių narių leidimų laivų perdirbimo kompleksams išdavimu ir laivų apžiūromis. Su LPR susijusios uosto valstybės kontrolės išlaidos laikomos mažomis. Kad ši kontrolė būtų veiksminga, kelios ES valstybės narės vis dėlto nurodė, kad reikia daugiau išteklių, specialių gairių ir tyrimo priemonių. Išlaidos įvairiose ES valstybėse narėse skiriasi, visų pirma priklausomai nuo laivybos ir laivų perdirbimo reikšmės atitinkamoje valstybėje narėje ir nuo skirtingos vykdymo užtikrinimo praktikos ir įgaliojimų, taip pat nuo LPR vykdymui užtikrinti skirtų išteklių. Trečiosiose šalyse esantys perdirbimo kompleksai nurodo, kad norint modernizuoti infrastruktūrą ir praktiką, kad jos atitiktų LPR reikalavimus ir galėtų būti įtraukti į Europinį sąrašą, reikia didelių išlaidų. Vis dėlto buvimas sąraše suteikia reputacinės naudos, kuri daro teigiamą poveikį pajamoms ir investicijoms. Laivų savininkų išlaidos, susijusios su pavojingų medžiagų sąrašais, skiriasi priklausomai nuo laivo ir teikiamos paslaugos kokybės, tačiau jos išlieka nereikšmingos. Neigiamas ekonominis LPR poveikis laivų savininkams, susijęs su prarastomis pajamomis iš eksploatuoti netinkamų laivų pardavimo į Europinį sąrašą įtrauktiems kompleksams, nepasitvirtino, kaip tikėtasi tuo metu, kai LPR buvo priimtas, konkrečiai dėl to, kad jis buvo apeinamas. Dėl tos pačios priežasties LPR nepakeitė nepalankios ES laivų perdirbimo kompleksų konkurencinės padėties, nes ES užimama perdirbimo rinkos dalis išliko nedidelė.

LPR nustatyta nedaug pareigų teikti ataskaitas, jos visos buvo išanalizuotos ir pripažintos iš esmės proporcingomis. Stengiamasi sumažinti ataskaitų teikimo išlaidas, pavyzdžiui, taikant vienkartinio duomenų pateikimo principą užtikrinti ataskaitų teikimo sinergiją su Honkongo konvencija. Sumažinti administracinę naštą būtų galima pailginant įtraukimo į Europinį sąrašą galiojimo laikotarpį (šiuo metu penkeri metai, po kurių jis gali būti pratęstas).

3.3. DERĖJIMAS

Apskritai laikoma, kad LPR turinys yra darnus ir nuoseklus. Vis dėlto yra sunku nustatyti ir šalinti jo pažeidimus, nes laivybos ir perdirbimo operacijos vykdomos visame pasaulyje ir yra mažai skaidrios, o sudėtingoje tiekimo grandinėje dalyvauja įvairūs suinteresuotieji subjektai ir tarpininkai, be to, galima lengvai pakeisti laivo vėliavą. Dėl to sunku identifikuoti laivą, kurį ketinama perdirbti, atsekti jo kelionę ir reikalauti, kad tikrieji sprendimus priimantys asmenys atsakytų už savo veiksmus, ir tai apsunkina vykdymo užtikrinimo institucijų darbą. Taip pat gali būti sudėtinga nustatyti, kuris reglamentas taikomas, nes eksploatuoti netinkamo laivo teisinis statusas gali būti dvejopas: ir pavojinga atlieka, ir laivas. Šiuo atžvilgiu LPR ir Atliekų vežimo reglamento[10], kurie pagal aplinkybes abu gali būti taikomi eksploatuoti netinkamiems laivams, santykis taip pat kartais laikomas painiu.

Be to, nors LPR iš esmės atitinka Honkongo konvenciją, nes juo ji perkeliama į ES teisę, kelios valdžios institucijos ir laivybos pramonė yra susirūpinusios dėl įgyvendinimo sunkumų, kurių kils įsigaliojus abiem sistemoms. Laivų savininkai ir valdžios institucijos taip pat atkreipia dėmesį į Honkongo konvencijos ir Bazelio konvencijos dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės teisinių neatitikimų problemą, kurią reikia spręsti atitinkamuose tarptautiniuose forumuose.

3.4. ES PRIDĖTINĖ VERTĖ

Kadangi nėra specialios veikiančios pasaulinės priemonės, skirtos laivų perdirbimo problemoms spręsti tarptautiniu lygmeniu, didžioji dauguma konsultacijų proceso dalyvių mano, kad LPR yra labai reikalinga ES Honkongo konvencijos įgyvendinimo Europos Sąjungoje sistema.

Suinteresuotųjų subjektų argumentai dėl to, kokio lygmens teisės aktai (ES ar tarptautiniai) yra tinkamiausi laivų perdirbimo klausimams spręsti, skiriasi. Laivybos pramonės suinteresuotieji subjektai ir kai kurios ES valstybės narės mano, kad šį klausimą būtų geriau spręsti tarptautiniu lygmeniu taikant Honkongo konvenciją, ir pabrėžia, kad visame pasaulyje reikia sudaryti vienodas sąlygas. Kita vertus, argumentai, kodėl reikia tęsti darbą šiuo klausimu ES lygmeniu, atkreipia dėmesį į tai, kad LPR numatyti aukštesnio lygio užmojai ir tikrinimas, palyginti su Honkongo konvencija. Jiems visų pirma pritaria NVO, profesinės sąjungos ir laivų perdirbimo asociacijos.

Šie suinteresuotieji subjektai vieningai pritaria galimai Honkongo konvencijos peržiūrai po jos įsigaliojimo, pagal kurią ES turėtų propaguoti aukštesnius standartus Tarptautinės jūrų organizacijos lygmeniu. Tai apima aukštesnių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimų nustatymą ir griežtesnių stebėsenos ir kontrolės mechanizmų įdiegimą, įskaitant nepriklausomą laivų perdirbimo kompleksų atitikties tinkamiems aplinkos ir darbuotojų saugos reikalavimams tikrinimą.

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1157.

3.5. AKTUALUMAS

Tikimasi, kad artimiausiu metu laivų perdirbimo rinka gerokai išaugs. Todėl poreikis užtikrinti saugią ir tvarią laivų išmontavimo praktiką ir tinkamą pavojingų medžiagų tvarkymą bei identifikavimą laivuose tebebus aktualus.

LPR aktualumas taip pat turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į ES politiką ir reglamentavimo aplinką, kuri nuo jo priėmimo labai pakito. Kadangi LPR orientuotas į pavojingų medžiagų ir atliekų tvarkymą ir saugojimą aplinkai saugiu būdu, kuris savo ruožtu lemia didesnį energijos vartojimo ir išteklių naudojimo efektyvumą, nes medžiagos (visų pirma plieno laužas) yra perdirbamos, jis atitinka ES žaliojo kurso, Žiedinės ekonomikos veiksmų plano, Nulinės taršos veiksmų plano, Tvarios mėlynosios ekonomikos komunikato ir žaliosios pertvarkos pagal ES taksonomiją tikslus.

Vis dėlto suinteresuotieji subjektai apskritai mano, kad LPR nepakankamai prisideda prie ES pramonės strategijos, įskaitant konkurencingos ES plieno pramonės užtikrinimą, ir kad jis galėtų būti labiau panaudotas dekarbonizuojant laivybos pramonę. Didesnis laivų perdirbimas Europos Sąjungoje ir atitinkamai didesnis plieno laužo iš perdirbamų laivų naudojimas galėtų padėti užtikrinti, kad būtų nuolat tiekiamas aukštos kokybės laužas, kurį ES plieno pramonė galėtų naudoti kaip žaliavą siekdama savo dekarbonizacijos tikslų. Šie aspektai yra ypač svarbūs turint omenyje būsimą Švarios pramonės kursą, Jūrų pramonės strategiją ir Plieno pramonės veiksmų planą. Galiausiai kai kurie suinteresuotieji subjektai mano, kad LPR nedavė pakankamai paskatų perdirbant laivus taikyti gyvavimo ciklo principą, laikantis koncepcijos „nuo lopšio iki lopšio“ ir sudarant išsamų kiekvieno laivo medžiagų pasą.

4. ĮGYTA PATIRTIS

Turint omenyje, kad laivų perregistravimas labai kenkia LPR veiksmingumui, reikėtų apsvarstyti, kaip spręsti šią problemą, kad būtų galima veiksmingai įgyvendinti pagrindines LPR nuostatas. Tai ypač svarbu siekiant dabartinio pagrindinio LPR tikslo – užtikrinti, kad su ES vėliava plaukiojęs laivai būtų išmontuojami saugiuose ir aplinkai tinkančiuose kompleksuose. Šiuo atžvilgiu labai svarbu patikslinti, kaip nustatoma, kad laivas yra skirtas perdirbti arba tapti atliekomis, ir kas yra atsakingas savininkas, turint omenyje vaidmenį, kurį prekiaujant eksploatuoti netinkamais laisvais metu atlieka grynaisiais pinigais atsiskaitantys pirkėjai. Tada reikėtų apsvarstyti galimybę sukurti tinkamus mechanizmus, kad su ES vėliava plaukiojančių laivų savininkai negalėtų apeiti savo prievolės perdirbti šiuos laivus į Europinį sąrašą įtrauktuose kompleksuose. Šiuo klausimu būtų galima apsvarstyti įvairias alternatyvas. Viena iš jų galėtų būti tolesnis darbas kuriant finansinę paskatą, kaip nurodyta LPR 29 straipsnyje. Tai galėtų būti laivų perdirbimo licencija, kuri būtų suteikiama visiems į ES uostą įplaukiantiems laivams ir kuri padėtų sumažinti skirtumą tarp pajamų, gaunamų išmontavimo į Europinį sąrašą įtrauktuose kompleksuose ir kompleksuose, kurie veikia nesaugiai ir aplinkai netinkamu būdu. Kita alternatyva galėtų būti taikyti laivo tikrojo savininko, o ne registruotojo savininko, susijusio su šalies vėliava, sąvoką. Suinteresuotųjų subjektų nuomonės dėl abiejų idėjų išsiskyrė. Tokių pagal LPR taikomų jautrių priemonių poveikį reikia atskirai išanalizuoti kitame kontekste.

Laivų savininkų asociacijos ir kai kurios ES valstybės narės mano, kad galimybė naujovinti Honkongo konvencijos nuostatas remiantis LPR nuostatomis yra galimas perspektyvus žingsnis link platesnio užmojo ir suderintų pasaulinių laivų perdirbimo standartų.

Be to, taip pat būtų galima apsvarstyti galimybę patikslinti LPR standartus, kad būtų užtikrintos vienodos sąlygos ES kompleksams. Šiuo tikslu galėtų būti, pavyzdžiui, parengti papildomi ir (arba) konkretesni atliekų tvarkymo ir plieno regeneracijos operacijų vertinimo kriterijai, įgyvendinamos veiksmingos taršos kontrolės priemonės ir taikomos švaresnes išmontavimo ir perdirbimo technologijos bei metodai.

Iš vertinimo matyti, kad LPR ir jame nurodytas Europinis sąrašas padėjo veiksmingai užtikrinti, kad būtų pakankamai pajėgumų išmontuoti į jo taikymo sritį patenkančius laivus (įskaitant laivus, kurie buvo perregistruoti likus metams iki išmontavimo). Vis dėlto jame taip pat daroma išvada, kad pajėgumai turi toliau didėti, kad būtų galima patenkinti laivų perdirbimo paklausą, kuri, kaip tikimasi, per ateinančius 10 metų labai padidės.

Siekiant turėti kokybiškesnius ir patikimesnius pavojingų medžiagų sąrašus, reikėtų apsvarstyti, kaip būtų galima sustiprinti visą atsakomybės grandinę, pradedant nuo pavojingų medžiagų aprašus rengiančių ekspertų kvalifikacijos ir nuo to, kaip gaunamos medžiagų deklaracijos ir tiekėjų atitikties deklaracijos, ir baigiant metodinėmis gairėmis ir tyrimo priemonėmis, kurių reikia veiksmingai kontrolei pagal LPR vykdyti.

Siekiant tinkamai užtikrinti LPR vykdymą, visos ES valstybės narės turėtų patvirtinti konkrečias nuostatas dėl sankcijų už jo pažeidimą ir užtikrinti, kad sankcijos būtų pakankamai griežtos ir padėtų atgrasyti nuo reikalavimų nesilaikymo. Taip pat reikia patikslinti LPR sąveiką su kitomis teisinėmis priemonėmis. Siekiant išvengti nereikalingos administracinės naštos įsigaliojus Honkongo konvencijai, reikėtų apsvarstyti, kaip supaprastinti ataskaitų teikimo ar sertifikavimo reikalavimus, atsirandančius dėl to, kad tuo pačiu metu galioja ir LPR, ir Honkongo konvencija.

Galiausiai, atliekant bet kokią būsimą peržiūrą galėtų būti toliau vertinama galimybė labiau susieti LPR su ES užmojais, susijusiais su ES konkurencingumu, atsparumu ir poveikio klimatui neutralumu, be kita ko, veiksmingai ir žiediškai naudojant išteklius.