EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 19.2.2025.
COM(2025) 52 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

par to, kā piemērota Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1257/2013 (2013. gada 20. novembris) par kuģu pārstrādi un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1013/2006 un Direktīvu 2009/16/EK

{SWD(2025) 40 final}

1. IEVADS

Kuģu demontāža sniedz būtisku ieguldījumu aprites ekonomikā, jo tās rezultātā tiek atkārtoti izmantoti, sagatavoti atkārtotai izmantošanai un pārstrādāti lieli daudzumi vērtīgu resursu (jo īpaši augstas kvalitātes tērauds, kas parasti veido 75–85 % no kuģa svara, kā arī citi metāli un iekārtas). Taču kuģi satur arī lielu daudzumu bīstamu materiālu, piemēram, azbestu, polihlorbifenilus (PHB), smagos metālus, eļļu, dzīvsudrabu, ozona slāni noārdošas vielas (ONV). Ja ar šīm vielām nerīkojas un tās neaizvāc un neapglabā drošā un videi nekaitīgā veidā, tās būtiski apdraud gan cilvēku veselību, gan vidi.

ES Kuģu pārstrādes regulas (KPR vai regula)[1] mērķis ir novērst, samazināt un izskaust kuģu, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, pārstrādes negatīvo ietekmi uz cilvēku veselību un vidi. Pirms KPR pieņemšanas 95 % lielo kuģu, kas kuģo ar ES valsts karogu un kas pieder ES īpašniekiem, tika demontēti ārpus ESAO[2] – galvenokārt Dienvidāzijā (Indijā, Bangladešā un Pakistānā), – izmantojot tā dēvēto "uzdzīšanas uz sēkļa metodi".

KPR sasniedz savu mērķi, nosakot trīs konkrētus uzdevumus: i) nodrošināt, ka kuģi, kas kuģo ar ES valsts karogu, tiek demontēti drošās un videi nekaitīgās rūpnīcās; ii) nodrošināt bīstamo materiālu pienācīgu apsaimniekošanu uz kuģiem; iii) sekmēt Starptautiskās Jūrniecības organizācijas 2009. gada Honkongas Starptautiskās konvencijas par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi (Honkongas konvencija) ratifikāciju[3]. KPR ietver noteikumus, kas ir plašāki nekā Honkongas konvencija, arī prasību ar ES valsts karogu kuģojošu kuģu īpašniekiem nodrošināt, ka to kuģi tiek pārstrādāti tikai rūpnīcās, kuras Komisija ir iekļāvusi sarakstā kā tādas, kas atbilst KPR prasībām par vides un cilvēku veselības aizsardzību. KPR attiecas uz jūras kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 500 tonnas[4].

KPR satur pārskatīšanas klauzulu, saskaņā ar kuru Komisija piecus gadus pēc šīs regulas piemērošanas dienas[5] "*Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par šīs regulas piemērošanu, attiecīgā gadījumā tam pievienojot leģislatīvus priekšlikumus, lai nodrošinātu to, ka tiek izpildīti regulas mērķi un tās iedarbība ir garantēta un pamatota*". Saskaņā ar šo klauzulu Komisija ir uzsākusi KPR izvērtēšanas procesu[6]. Šis ziņojums, kam pievienots Komisijas dienestu darba dokuments par regulas izvērtēšanu, ir šā procesa rezultāts. Attiecīgā gadījumā Komisija varētu iesniegt priekšlikumu turpmākai regulas pārskatīšanai, ko papildinātu ietekmes novērtējums saskaņā ar Komisijas labāka regulējuma pamatnostādnēm un rīkkopu[7].

---

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

[2] 2012. gada ietekmes novērtējums. 74 % Indijā, Pakistānā un Bangladešā, 22 % Ķīnā, pamatojoties uz bruto tilpību, 2009. gada dati.

[3] Honkongas konvencija stāsies spēkā 2025. gada jūnijā.

[4] Darbības joma ir līdzīga Honkongas konvencijas darbības jomai. Tā neattiecas uz karakuģiem, citiem kuģiem, ko izmanto valsts nekomerciālā dienestā, un kuģiem, kas visā ekspluatācijas laikā tiek izmantoti tikai tās dalībvalsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos, ar kuras karogu tie kuģo.

[5] Kā norādīts 32. panta 1. punkta b) apakšpunktā, KPR vispārējais piemērošanas datums ir 2018. gada 31. decembris, attiecīgi līdz 2023. gada 31. decembrim.

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

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

2. METODIKA

Ziņojuma un tam pievienotā izvērtējuma pamatā ir plaša apspriešanās ar ieinteresētajām personām. Tas ietvēra sabiedrisko apspriešanu, mērķtiecīgas aptaujas un intervijas (ar ieinteresētajām personām-ekspertiem un dalībvalstīm), ieinteresēto personu darbsemināru un sarunas Komisijas ekspertu grupā kuģu pārstrādes jautājumos. Piedalījās plašs ieinteresēto personu loks, to vidū dalībvalstu iestādes, nevalstiskās organizācijas (NVO) un pētniecības organizācijas, nozares ieinteresētās personas un to asociācijas (piemēram, kuģu īpašnieki un kuģu administrēšanas uzņēmumi, kuģu pārstrādes rūpnīcas, tērauda rūpniecības pārstāvji), klasifikācijas sabiedrības, konsultāciju uzņēmumi un finanšu iestādes. Tāpat plaši tika izmantoti literatūras pārskati, datubāzes un juridiskie teksti, lai apkopotu papildu speciālās zināšanas un informāciju.

Šā ziņojuma pamatā ir arī dalībvalstu ziņojumi, kas jāiesniedz saskaņā ar KPR 21. panta 2. punktu un aptver pirmo trīsgadu pārskata periodu no 2019. līdz 2022. gadam. Izvērtējuma IX pielikumā ir izklāstīts 2019.–2022. gada ziņojuma saturs un sniegts kopsavilkums saskaņā ar 21. panta 2. un 3. punktu.

Izvērtējums tika veikts saskaņā ar Eiropas Komisijas labāka regulējuma principiem un metodiku, izmantojot piecus noteiktos kritērijus: lietderīgums, efektivitāte, nozīmīgums, saskaņotība un ES pievienotā vērtība. Ārējie darbuzņēmēji veica izvērtējuma ziņojuma atbalsta pētījumu.

Izvērtējuma konstatējumi galvenokārt izriet no kvalitatīvas pieejas, ņemot vērā to, ka trūkst visaptverošu kvantitatīvu datu par ieguvumiem un izmaksām. Kvantitatīvie dati par KPR ietekmi uz darba ņēmēju veselību un piekrastes un jūras vides piesārņojumu ir ierobežoti, jo kuģu pārstrādes nozarē trūkst pārredzamības. Bieži vien trūkst arī konkrētu datu par atsevišķām kuģu būvētavām par laikposmu pirms prasību piemērošanas, un nav viegli nošķirt KPR ietekmi no vairāku eksternalitāšu ietekmes. Tāpēc būtu vajadzīgi iedarbīgāki ziņošanas pienākumi, ko papildinātu saskaņota metodika un rādītāji, lai veiktu kvantitatīvāku KPR izvērtējumu.

Izvērtēšanas periods ir no 2013. gada janvāra līdz 2023. gada decembrim. Tā kā lielāko daļu KPR prasību sāka piemērot 2018. gada 31. decembrī, par galveno salīdzinājuma punktu tika izmantots 2018. gada decembris. Izvērtējumā ir apskatītas dalībvalstis un Eiropas Ekonomikas zonas valstis, kā arī KPR ietekme uz kuģu pārstrādes praksi trešās valstīs.

3. IZVĒRTĒJUMĀ KONSTATĒTAIS

Izvērtējuma konstatējumi liecina, ka KPR lielā mērā ir sasniegusi visus savus mērķus salīdzinājumā ar to, ko varētu gaidīt, ja ES nebūtu iejaukusies šajā jomā. Tomēr regulas lietderīgumu ir būtiski mazinājusi kuģu īpašnieku prakse mainīt karogu, ar kuru kuģis kuģo, no dalībvalsts karoga uz trešās valsts karogu neilgi pirms kuģa pārstrādes un mazākā mērā – ar bīstamo materiālu uzskaitījumu saistīto pasākumu vāja izpildes panākšana. Šajā ziņojumā ir izklāstīti izvērtējuma galvenie konstatējumi un ierosinātas jomas, kurās vajadzīgi uzlabojumi.

3.1. LIETDERĪGUMS

Pirmais mērķis. Nodrošināt, ka kuģi, kas kuģo ar ES valsts karogu, tiek demontēti drošās un videi nekaitīgās rūpnīcās

KPR galvenais darbības mērķis ir panākt, lai pēc kuģa ekspluatācijas laika beigām kuģus, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, demontētu rūpnīcās, kuras ir apstiprinājusi ES un kuras ir

iekļautas kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas sarakstā. Lai kuģu pārstrādes rūpnīca būtu iekļauta šajā sarakstā, tai jāatbilst KPR drošības un vides aizsardzības prasībām. Attiecībā uz rūpnīcām ES kompetentajām valsts iestādēm jāpārbauda, vai šīs prasības ir izpildītas, un, ja ir, jāinformē Komisija par to, ka attiecīgā rūpnīca būtu jāiekļauj sarakstā. Kuģu pārstrādes rūpnīcām trešās valstīs ir jāiesniedz Komisijai pieteikums, lai tās iekļautu kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas sarakstā. Komisija novērtē, kā šīs rūpnīcas atbilst KPR prasībām, arī veicot pārbaudes uz vietas, pirms tā pieņem lēmumu par to iekļaušanu sarakstā. Pirmais kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas saraksts tika pieņemts 2016. gada decembrī, un tajā bija 18 rūpnīcas Eiropas Savienībā. Izvērtēšanas perioda beigās saraksta 12. izdevumā[8] bija 45 kuģu pārstrādes rūpnīcas, tajā skaitā 35 rūpnīcas Eiropā (ES, Norvēģijā un Apvienotajā Karalistē), 9 rūpnīcas Turcijā un 1 rūpnīca ASV. Tiek izvērtēti pieteikumi no citām rūpnīcām, jo īpaši no Indijas.

Kopumā šo rūpnīcu iekļaušana Eiropas sarakstā un pieteikuma iesniedzēju izredzes tikt iekļautiem, kā arī kontroles mehānismi, kas ietver neatkarīgu pārraudzību, ir veicinājuši augstākus vides un sociālos standartus kuģu pārstrādes praksē. Šajā ziņā vērtīgs informācijas avots[9] ir ziņojumi par vairāk nekā 55 Komisijas veiktajām pārbaudēm 25 rūpnīcās visā pasaulē, jo īpaši par to, kā mazināt to eksternalitāšu ietekmi, kas ietekmē nozari. Eiropas saraksts ir arī atsauces punkts ilgtspējīgai kuģu pārstrādes praksei ES un ārpus tās.

Tomēr KPR lietderīgumu ir ievērojami mazinājusi ES uzņēmumu prakse neilgi pirms kuģu pārstrādes mainīt kuģa karoga valsti. Uz šiem kuģiem, kas kuģo ar citas valsts karogu, vairs neattiecas KPR, un tos var pārstrādāt jebkurā vietā, tiklīdz tie kļūst par atkritumiem ārpus ES. Vairumā gadījumu šie kuģi tiek demontēti Dienvidāzijā. Lai gan 2023. gadā ar ES valsts karogu kuģojošu kuģu īpatsvars bija aptuveni 13 % no visas pasaules kuģu flotes, šādu kuģu, kam beidzies ekspluatācijas laiks, procentuālā daļa pārstrādes laikā bija mazāka par 7 %, salīdzinot ar visā pasaulē pārstrādāto kuģu skaitu.

Cena, ko rūpnīca piedāvā par kuģu demontāžu, ir galvenais noteicošais faktors, kāpēc kuģniecības uzņēmumi izvēlas kādu kuģu pārstrādes rūpnīcu. Dienvidāzijas rūpnīcu piedāvājums pastāvīgi ir bijis augstāks nekā pārējās pasaules daļās, jo i) šajās rūpnīcās nav internalizētas kuģu pārstrādes prakses vidiskās un sociālās izmaksas (eksternalitātes) un ii) tās spēj piedāvāt augstas cenas par tērauda lūžņiem, ņemot vērā to būvniecības nozares lielo pieprasījumu un tērauda lūžņu pārvelmēšanas izmantošanu, kas ir lētāka nekā citi tērauda pārstrādes veidi, ko parasti izmanto citviet.

Šajā sakarībā, neraugoties uz lielāku informētību par atbildību sociālajā un vides jomā un to, ka Eiropas saraksts nodrošina pietiekamu jaudu, lai demontētu kuģus, kam beidzies ekspluatācijas laiks un kas kuģo ar ES valsts karogu, daudzi ES kuģniecības uzņēmumiem piederoši kuģi netiek demontēti Eiropas sarakstā iekļautajās kuģu pārstrādes rūpnīcās. Ņemot vērā karoga valsts maiņu tieši pirms pārstrādes, bieži vien nav iespējams piemērot KPR noteikumus par kuģu īpašnieku pienākumu demontēt kuģi rūpnīcā, kas iekļauta Eiropas sarakstā.

Otrais mērķis. Nodrošināt bīstamo materiālu pienācīgu apsaimniekošanu uz kuģiem

Kuģošanas sabiedrībām visiem saviem kuģiem ir jāizveido bīstamo materiālu uzskaitījums. Uzskaitījuma kvalitāte un pilnīgums ir būtiski, lai panāktu drošu un ilgtspējīgu demontāžas praksi. Tomēr dati, kas 2021.–2023. gadā brīvprātīgi paziņoti par ostu valsts kontroles

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

[9] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships/site-inspection-reports_lv

inspekcijām, kuras saistītas ar KPR un kuru laikā tika pārbaudīts bīstamo materiālu uzskaitījums, liecina, ka 45 % pārbaudīto kuģu neatbilda KPR un ka vairumā šo gadījumu nebija uzskaitījuma sertifikāta vai tā ekvivalenta kuģiem, kas kuģo ar trešās valsts karogu. Bīstamo materiālu uzskaitījuma sertifikāts parasti gan ir pieejams pārstrādes posmā, kad tos nodod kuģu pārstrādes rūpnīcai, lai atvieglotu attiecīgā kuģa demontāžu. Tomēr bīstamo materiālu uzskaitījuma kvalitāte un pilnīgums bieži vien ir nepietiekami. Tāpēc ir vispāratzīts, ka tiem jābūt uzticamākiem.

Trešais mērķis. Honkongas konvencijas ratifikācijas sekmēšana

Izvērtējums liecina, ka KPR ir sekmējusi Honkongas konvencijas ratifikāciju. Minimālais ratificējošu valstu skaits, lai konvencija stātos spēkā, tika sasniegts 2023. gadā, un gandrīz 50 % no šīm valstīm bija dalībvalstis. Papildus tam, par ko liecina ratifikācijas rādītāju analīze, ir skaidrs, ka daudzus gadus KPR ir bijis vienīgais starptautiskais juridiskais instruments, kurā noteiktas konkrētas kuģu pārstrādes prasības, un ka tas bija svarīgs salīdzinošais kritērijs, ko izmantoja daudzas ieinteresētās personas un iestādes ārpus ES.

3.2. EFEKTIVITĀTE

Pamatojoties uz atzinumiem un datiem, kas iegūti no veiktajām aptaujām un intervijām, tiek uzskatīts, ka KPR prasību īstenošanas izmaksas izvērtēšanas periodā kopumā ir bijušas zemas līdz mērenas. ES sarakstā iekļautajās rūpnīcās tika veikti jūtami uzlabojumi, lai tās varētu darboties saskaņā ar KPR prasībām. Tāpēc ir pamatoti uzskatīt, ka KPR ir radījusi pozitīvu ietekmi uz veselību un vidi. Tā kā nav skaidra pamatscenārija par to, kas būtu noticis, ja nebūtu KPR, un tā kā ir pieejams ierobežots kvantitatīvo datu apjoms, nav iespējams veikt pilnībā kvantitatīvu izmaksu un ieguvumu analīzi un monetizāciju, kā rezultātā vispārējie pozitīvie secinājumi par efektivitāti lielā mērā ir balstīti uz kvalitatīviem datiem.

Dalībvalstu atļauju izsniegšanas kuģu pārstrādes rūpnīcām un kuģu apsekojumu izmaksas ir mērenas. Izmaksas, kas attiecas uz ostu valsts kontroli saistībā ar KPR, tiek uzskatītas par zemām. Lai šīs kontroles būtu rezultatīvas, vairākas ES dalībvalstis tomēr ir norādījušas, ka ir vajadzīgs vairāk resursu, kā arī īpaši norādījumi un izmeklēšanas rīki. Izmaksas dažādās ES dalībvalstīs atšķiras, pirmkārt, atkarībā no kuģniecības un kuģu pārstrādes nozīmīguma attiecīgajā dalībvalstī, kā arī atkarībā no atšķirīgas izpildes prakses, pilnvarām un resursiem, kas piešķirti KPR īstenošanas panākšanai. Pārstrādes rūpnīcas trešās valstīs ziņo par augstām izmaksām, kas saistītas ar infrastruktūras un prakses modernizēšanu, lai tās saskaņotu ar KPR un iekļautu Eiropas sarakstā. Tomēr iekļaušana sarakstā dod ieguvumus reputācijas ziņā, kas pozitīvi ietekmē ieņēmumus un investīcijas. Kuģu īpašnieku ar bīstamo materiālu uzskaitījumu saistītās izmaksas atšķiras atkarībā no kuģa un sniegtā pakalpojuma kvalitātes, taču tās joprojām ir nenozīmīgas. KPR negatīvā ekonomiskā ietekme uz kuģu īpašniekiem, kas saistīta ar zaudētiem ieņēmumiem no kuģu, kam beidzies ekspluatācijas laiks, pārdošanas ES sarakstā iekļautajām rūpnīcām, neīstenojās, kā tika gaidīts KPR pieņemšanas laikā, jo īpaši tāpēc, ka tā tika apieta. Tā paša iemesla dēļ KPR nemainīja ES kuģu pārstrādes rūpnīcu konkurencei nelabvēlīgus apstākļus, jo ES daļa pārstrādes tirgū joprojām bija ierobežota.

KPR ir noteikts ierobežots skaits ziņošanas pienākumu, un tie visi tika analizēti un atzīti par kopumā samērīgiem. Tiek pieliktas pūles, lai samazinātu ziņošanas izmaksas, piemēram, lai nodrošinātu ziņošanas sinerģiju ar Honkongas konvenciju atbilstoši vienreizējas iesniegšanas principam. Administratīvo slogu varētu samazināt, pagarinot iekļaušanas Eiropas sarakstā derīguma termiņu (pašlaik 5 gadi, pēc kuriem iekļaušanas periodu var pagarināt).

3.3. SASKAŅOTĪBA

Kopumā KPR tiek uzskatīta par iekšēji saskaņotu un konsekventu. Tomēr pārkāpumu atklāšana un novēršana ir sarežģīta, ņemot vērā kuģniecības un pārstrādes darbību globālo raksturu un ierobežoto pārredzamību, sarežģītu piegādes ķēdi, kurā iesaistītas dažādas ieinteresētās personas un starpnieki, un to, ka kuģis var viegli mainīt karoga valsti. Tāpēc ir grūti identificēt pārstrādājamu kuģi, izsekot tā maršrutam un saukt pie atbildības faktiskos lēmumu pieņēmējus, kas apgrūtina izpildiestāžu darbu. Problemātiski var būt arī noteikt, kura regula ir piemērojama, jo kuģim, kam beidzies ekspluatācijas laiks, ir divējāds juridiskais statuss, proti, gan kā bīstamiem atkritumiem, gan kā kuģim. Šajā sakarā arī saskaņotība starp KPR un Atkritumu sūtījumu regulu[10], kas atkarībā no apstākļiem var attiekties uz kuģiem, kam beidzies ekspluatācijas laiks, dažkārt tiek uzskatīta par mulsinošu.

Turklāt, lai gan KPR lielā mērā atbilst Honkongas konvencijai, jo ar to šo konvenciju īsteno ES tiesību aktos, dažas valsts iestādes un kuģniecības nozare bažījas par īstenošanas grūtībām, kas radīsies, tiklīdz būs stājušies spēkā abi regulējumi. Kuģu īpašnieki un publiskās iestādes arī norāda uz juridiskām neatbilstībām starp Honkongas konvenciju un Bāzeles Konvenciju par kontroli pār kaitīgo atkritumu robežšķērsojošo transportēšanu un to aizvākšanu, kas jārisina attiecīgajos starptautiskajos forumos.

3.4. ES PIEVIENOTĀ VĒRTĪBA

Tā kā nav īpaša operatīva globāla instrumenta, kas starptautiskā līmenī risinātu kuģu pārstrādes problēmas, lielākā daļa apspriešanās procesā iesaistīto dalībnieku uzskatīja, ka KPR ir nodrošinājusi tik ļoti nepieciešamo ES regulējumu Honkongas konvencijas īstenošanai ES.

Ieinteresēto personu argumenti par to, kāds (ES vai starptautisks) tiesību aktu līmenis ir vispiemērotākais kuģu pārstrādes jautājumu risināšanai, atšķiras. Kuģniecības nozares ieinteresētās personas un dažas ES dalībvalstis uzskata, ka to būtu labāk risināt starptautiskā līmenī ar Honkongas konvencijas palīdzību, uzsverot, ka visā pasaulē ir vajadzīgi vienlīdzīgi konkurences apstākļi. No otras puses, argumenti, kas atbalsta turpmāku darbu šajā jomā ES līmenī, liecina par lielāku KPR vērienīguma un kontroles līmeni salīdzinājumā ar Honkongas konvenciju. Šos argumentus jo īpaši atbalsta NVO, arodbiedrības un kuģu pārstrādes asociācijas.

Šīs ieinteresētās personas vienprātīgi atbalsta Honkongas konvencijas iespējamo pārskatīšanu pēc tās stāšanās spēkā, saskaņā ar kuru ES būtu jāveicina augstāki standarti Starptautiskās Jūrniecības organizācijas līmenī. Tas ietver augstāku veselības aizsardzības un vides prasību noteikšanu un stingrāku uzraudzības un kontroles mehānismu ieviešanu, arī neatkarīgu pārbaudi par kuģu pārstrādes rūpnīcu atbilstību atbilstīgām vides aizsardzības un darba ņēmēju drošības prasībām.

3.5. NOZĪMĪGUMS

Paredzams, ka kuģu pārstrādes tirgus tuvākajā nākotnē būtiski palielināsies. Tāpēc joprojām būs aktuāla nepieciešamība nodrošināt drošu un ilgtspējīgu demontāžas praksi, kā arī bīstamo materiālu pienācīgu apsaimniekošanu un identificēšanu uz kuģiem.

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

KPR nozīmīgums būtu jānovērtē arī, ņemot vērā ES politikas un regulatīvo vidi, kas kopš tās pieņemšanas ir ievērojami attīstījusies. Saskaņā ar ES taksonomiju KPR atbilst ES zaļā kursa, aprites ekonomikas rīcības plāna, nulles piesārņojuma rīcības plāna, Paziņojuma par ilgtspējīgu zilo ekonomiku un zaļās pārkārtošanās mērķiem, jo tā pievēršas bīstamu materiālu un atkritumu apsaimniekošanai un uzglabāšanai vidi saudzējošā veidā, kas savukārt palielina energoefektivitāti un resursefektivitāti, veicot materiālu pārstrādi (jo īpaši attiecībā uz tērauda lūžņiem).

Tomēr ieinteresētās personas kopumā uzskata, ka KPR nesniedz pietiekamu ieguldījumu ES industriālajā stratēģijā, t. sk. nenodrošina konkurētspējīgu ES tērauda rūpniecību, un ka tai ir potenciāls uzņemties lielāku lomu kuģniecības nozares dekarbonizācijā. Kuģu pārstrādes palielināšana ES ar attiecīgi tās laikā iegūto tērauda lūžņu plašāku izmantošanu varētu nodrošināt stabilu augstas kvalitātes metāllūžņu piegādi, ko ES tērauda rūpniecība varētu izmantot kā izejvielu, lai sasniegtu savus dekarbonizācijas mērķus. Šie aspekti ir īpaši svarīgi saistībā ar gaidāmo tīras rūpniecības kursu, Rūpniecisko jūrlietu stratēģiju un tērauda nozares rīcības plānu. Visbeidzot, dažas ieinteresētās personas uzskata, ka KPR nepietiekami integrē aprites cikla pieeju kuģu pārstrādē, izmantojot konstrukciju "no šūpuļa līdz šūpulim" un visaptverošu materiālu pasi katram kuģim.

4. GŪTĀS ATZIŅAS

Ņemot vērā to, ka KPR lietderīgumu ievērojami mazina karoga valsts maiņa, būtu jāapsver, kā risināt šo problēmu, lai KPR galvenos noteikumus varētu rezultatīvi īstenot. Tas ir būtiski, lai sasniegtu KPR pašreizējo pamatmērķi nodrošināt, ka kuģi, kas kuģo ar ES valsts karogu, tiek demontēti drošās un videi nekaitīgās rūpnīcās. Šajā kontekstā ir būtiski precizēt, kā tiek noteikts, ka kuģis ir paredzēts pārstrādei vai kļūst par atkritumiem, no vienas puses, un kurš ir atbildīgais īpašnieks, no otras puses, ņemot vērā lomu, kāda pašlaik ir pircējiem, kuri maksā ar skaidru naudu, tādu kuģu tirdzniecībā, kam beidzies ekspluatācijas laiks. Pēc tam būtu jāapsver piemēroti mehānismi, lai novērstu to, ka tādu kuģu īpašnieki, kas kuģo ar ES valsts karogu, apiet pienākumu nodrošināt šo kuģu pārstrādi ES sarakstā iekļautajās rūpnīcās. Šajā ziņā varētu apsvērt dažādas iespējas. Viena no tām varētu būt turpināt darbu pie finansiāla stimula izstrādes, kā minēts KPR 29. pantā. Tas varētu izpausties kā kuģu pārstrādes licence visiem kuģiem, kas piestāj ES ostā; tā mazinātu ieņēmumu starpību starp demontāžu ES sarakstā iekļautajās rūpnīcās un rūpnīcās, kas nedarbojas drošā un videi nekaitīgā veidā. Vēl viena iespēja varētu būt piemērot jēdzienu "faktiskais īpašnieks", nevis reģistrētais īpašnieks, kas saistīts ar kuģošanas karoga valsti. Abas idejas ieinteresēto personu vidū radīja polarizētus viedokļus. Šādu jutīgu pasākumu ietekme, ko rada KPR, ir pelnījusi īpašu analīzi citā kontekstā.

Kuģu īpašnieku asociācijas un dažas ES dalībvalstis uzskata, ka iespēja modernizēt Honkongas konvencijas noteikumus, pamatojoties uz KPR noteikumiem, varētu būt daudzsološs solis ceļā uz vērienīgākiem un saskaņotākiem pasaules mēroga standartiem kuģu pārstrādes jomā.

Tajā pašā laikā varētu apsvērt arī KPR standartu precizēšanu, lai ES rūpnīcām nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Tas varētu ietvert, piemēram, papildu un/vai konkrētāku kritēriju izstrādi atkritumu apsaimniekošanas un tērauda atgūšanas darbību izvērtēšanai, iedarbīgu piesārņojuma kontroles pasākumu īstenošanu un mazāk piesārņojošu demontāžas un pārstrādes tehnoloģiju un metožu izmantošanu.

Izvērtējums liecina, ka KPR un tās Eiropas saraksts ir rezultatīvi nodrošinājuši pietiekamu jaudu to kuģu demontāžai, kas ietilpst tās darbības jomā (ieskaitot kuģus, kam gadā pirms demontāžas ir mainīta karoga valsts). Tomēr tajā arī secināts, ka jaudai ir jāturpina pieaugt, lai varētu apmierināt pieprasījumu pēc kuģu pārstrādes, kas saskaņā ar gaidīto nākamajos 10 gados ievērojami palielināsies.

Lai izveidotu kvalitatīvāku un uzticamāku bīstamo materiālu uzskaitījumu, būtu jāapsver, kā stiprināt visu atbildības ķēdi – sākot no to ekspertu kvalifikācijas, kuri sagatavo bīstamo materiālu uzskaitījumus, un no tā, kā iegūst materiālu deklarāciju un piegādātāju atbilstības deklarāciju, un beidzot ar metodiskiem norādījumiem un izmeklēšanas rīkiem, kas vajadzīgi, lai veiktu iedarbīgu kontroli saskaņā ar KPR.

Lai pienācīgi īstenotu KPR, visās ES dalībvalstīs vajadzētu būt īpašiem noteikumiem par sankcijām par šīs regulas neievērošanu un jānodrošina, ka sodi ir pietiekami bargi, lai atturētu no prasību neievērošanas. Ir jāprecizē arī KPR mijiedarbība ar citiem juridiskajiem instrumentiem. Lai pēc Honkongas konvencijas stāšanās spēkā neradītu nevajadzīgu administratīvo slogu, būtu jāapsver, kā racionalizēt ziņošanas vai sertifikācijas prasības, kas izriet no KPR un Honkongas konvencijas līdzāspastāvēšanas.

Visbeidzot, jebkuras turpmākas pārskatīšanas laikā varētu vēl vairāk novērtēt iespēju KPR padarīt atbilstošāku ES mērķiem attiecībā uz ES konkurētspēju, noturību un klimatneitralitāti, arī izmantojot resursu efektīvu un apritīgu izmantošanu.