EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 19. 2. 2025
COM(2025) 52 final

SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

o uplatňovaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1257/2013 z 20. novembra 2013 o recyklácii lodí a o zmene nariadenia (ES) č. 1013/2006 a smernice 2009/16/ES

{SWD(2025) 40 final}

1. ÚVOD

Demontáž lodí významne prispieva k obehovému hospodárstvu, pretože vedie k opätovnému použitiu, príprave na opätovné použitie a recyklácii veľkého množstva cenných zdrojov (najmä vysokokvalitnej ocele, ktorá zvyčajne tvorí 75 až 85 % hmotnosti plavidla, ako aj iných kovov a zariadení). Lode však obsahujú aj veľké množstvo nebezpečných materiálov, ako je azbest, polychlórované bifenyly (PCB), ťažké kovy, ropa, ortuť, látky poškodzujúce ozónovú vrstvu. Ak sa s týmito látkami nezaobchádza bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom a týmto spôsobom sa neodstraňujú a nelikvidujú, predstavujú významné riziká pre zdravie ľudí aj životné prostredie.

Cieľom nariadenia EÚ o recyklácii lodí (ďalej len „nariadenie o recyklácii lodí“ alebo „nariadenie“)[1] je predchádzať nepriaznivým účinkom recyklácie lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu na zdravie ľudí a životné prostredie, znižovať tieto účinky a odstraňovať ich. Pred prijatím nariadenia o recyklácii lodí bolo 95 % objemu veľkých lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ a vo vlastníctve EÚ demontovaných mimo krajín OECD[2], väčšinou v južnej Ázii (India, Bangladéš a Pakistan) pomocou tzv. plážovej metódy.

Nariadenie o recyklácii lodí dosahuje svoj cieľ pomocou troch špecifických cieľov: i) zabezpečenie toho, aby sa lode plávajúce pod vlajkou EÚ demontovali v bezpečných a environmentálne vhodných zariadeniach, ii) zabezpečenie správneho nakladania s nebezpečnými materiálmi na lodiach a iii) uľahčenie ratifikácie Hongkonského medzinárodného dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí z roku 2009 (Hongkonský dohovor)[3]. Nariadenie o recyklácii lodí obsahuje ustanovenia, ktoré idú nad rámec Hongkonského dohovoru, vrátane požiadavky, aby majitelia lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ zabezpečili, že ich lode sa budú recyklovať len v zariadeniach, ktoré Komisia zaradila do zoznamu zariadení spĺňajúcich požiadavky nariadenia týkajúce sa ochrany životného prostredia a zdravia ľudí. Nariadenie o recyklácii lodí sa vzťahuje na námorné plavidlá s hrubou priestornosťou nad 500 ton[4].

Nariadenie o recyklácii lodí obsahuje doložku o preskúmaní, v ktorej sa vyžaduje, aby Komisia do piatich rokov odo dňa začatia uplatňovania tohto nariadenia[5] „*predlož[ila] Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia, prípadne sprevádzanú legislatívnymi návrhmi, ktorými sa zaistí plnenie jeho cieľov, ako aj to, že jeho účinky sú zabezpečené a opodstatnené*“. V súlade s touto doložkou Komisia začala proces hodnotenia nariadenia o recyklácii lodí[6]. Výsledkom uvedeného procesu je táto správa spolu s pracovným dokumentom útvarov Komisie o hodnotení nariadenia. V prípade potreby by Komisia mohla predložiť návrh na následnú revíziu nariadenia, ktorý by bol podložený

---

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

2 Posúdenie vplyvu z roku 2012. 74 % v Indii, Pakistane a Bangladéši, 22 % v Číne, na základe hrubej priestornosti, údaje z roku 2009.

3 Hongkonský dohovor nadobudne platnosť v júni 2025.

4 Rozsah pôsobnosti je podobný rozsahu pôsobnosti Hongkonského dohovoru. Nezahŕňa vojnové lode, iné plavidlá v nekomerčnej štátnej službe a lode, ktoré sa počas svojej životnosti pohybujú len vo vodách podliehajúcich jurisdikcii členského štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví.

5 Všeobecný dátum začatia uplatňovania nariadenia o recyklácii lodí je 31. decembra 2018, ako sa uvádza v článku 32 ods. 1 písm. b), to znamená do 31. decembra 2023.

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

posúdením vplyvu v súlade s usmerneniami a súborom nástrojov Komisie pre lepšiu právnu reguláciu[7].

2. METODIKA

Správa a jej sprievodné hodnotenie vychádzajú z rozsiahlych konzultácií so zainteresovanými stranami. Zahŕňali verejné konzultácie, cielené prieskumy a rozhovory (so zainteresovanými stranami z radov odborníkov a s členskými štátmi), seminár pre zainteresované strany a diskusiu v expertnej skupine Komisie pre recykláciu lodí. Prispela široká škála zainteresovaných strán vrátane orgánov členských štátov, mimovládnych organizácií (MVO) a výskumných organizácií, zainteresovaných strán z odvetvia a ich združení (napr. majitelia lodí a spoločnosti spravujúce lode, zariadenia na recykláciu lodí, oceliarsky priemysel), klasifikačných spoločností, poradenských firiem a finančných inštitúcií. Na získanie ďalších odborných znalostí a informácií sa vo veľkej miere využívali aj prehľady literatúry, databázy a právne texty.

Táto správa vychádza aj zo správ členských štátov požadovaných podľa článku 21 ods. 2 nariadenia o recyklácii lodí, ktoré sa vzťahujú na prvé trojročné obdobie podávania správ 2019 – 2022. V prílohe IX k hodnoteniu je k dispozícii obsah správy za obdobie 2019 – 2022 a uvádza sa v nej zhrnutie v súlade s druhým a tretím odsekom článku 21.

Hodnotenie sa uskutočnilo v súlade so zásadami a metodikou Európskej komisie pre lepšiu právnu reguláciu s použitím jej piatich stanovených kritérií: účinnosti, efektívnosti, relevantnosti, koherentnosti a pridanej hodnoty EÚ. Podkladovú štúdiu pre hodnotiacu správu vypracovali externí dodávatelia.

Zistenia hodnotenia sú výsledkom najmä kvalitatívneho prístupu vzhľadom na nedostatok komplexných kvantitatívnych údajov o prínosoch a nákladoch. Kvantitatívne údaje o vplyve nariadenia o recyklácii lodí na zdravie pracovníkov a na znečistenie pobrežného a morského prostredia sú obmedzené z dôvodu nedostatočnej transparentnosti sektora recyklácie lodí. Často takisto chýbajú konkrétne údaje o jednotlivých lodeniciach za obdobie pred uplatňovaním nariadenia a nie je ľahké oddeliť vplyv nariadenia o recyklácii lodí od vplyvu viacerých vonkajších faktorov. Na lepšie vyčíslené hodnotenie nariadenia o recyklácii lodí by preto boli potrebné účinnejšie povinnosti podávania správ doplnené harmonizovanou metodikou a ukazovateľmi.

Hodnotiace obdobie trvá od januára 2013 do decembra 2023. Keďže väčšina požiadaviek nariadenia o recyklácii lodí sa začala uplatňovať 31. decembra 2018, ako hlavný porovnávací bod bol použitý december 2018. Hodnotenie sa týka členských štátov a krajín Európskeho hospodárskeho priestoru, ako aj vplyvu nariadenia o recyklácii lodí na postupy recyklácie lodí v krajinách mimo EÚ.

3. ZISTENIA HODNOTENIA

Zo zistení hodnotenia vyplýva, že v prípade nariadenia o recyklácii lodí sa do veľkej miery dosiahli všetky jeho ciele v porovnaní s tým, čo by sa dalo očakávať, keby EÚ v tejto oblasti nezasahovala. Účinnosť nariadenia však výrazne oslabila prax majiteľov lodí, ktorí krátko pred recykláciou lode zmenia jej vlajku z vlajky členského štátu na vlajku tretej krajiny,

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

a v menšej miere aj slabé presadzovanie opatrení týkajúcich sa zoznamu nebezpečných materiálov. V tejto správe sa uvádzajú hlavné zistenia hodnotenia a navrhnuté oblasti na zlepšenie.

3.1. ÚČINNOSŤ

Prvý cieľ: Zabezpečenie demontáže lodí plávajúcich pod vlajkou EÚ v bezpečných a ekologických zariadeniach

Hlavným operačným cieľom nariadenia o recyklácii lodí je, aby sa lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu na konci svojej životnosti demontovali v zariadeniach, ktoré schválila EÚ a ktoré sú uvedené v európskom zozname zariadení na recykláciu lodí. Aby sa zariadenie na recykláciu lodí dostalo do tohto zoznamu, musí spĺňať bezpečnostné a environmentálne požiadavky nariadenia o recyklácii lodí. V prípade zariadení v EÚ musia príslušné vnútroštátne orgány skontrolovať, či sú tieto požiadavky splnené, a ak áno, informovať Komisiu, že príslušné zariadenie by malo byť zaradené do zoznamu. Zariadenia na recykláciu lodí v tretích krajinách musia predložiť Komisii žiadosť o zaradenie do európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí. Komisia posúdi, ako tieto zariadenia spĺňajú požiadavky nariadenia o recyklácii lodí, a to aj prostredníctvom kontrol na mieste, a až potom rozhodne o ich zaradení do zoznamu. Prvý európsky zoznam zariadení na recykláciu lodí bol prijatý v decembri 2016 a je na ňom 18 zariadení v EÚ. Na konci hodnoteného obdobia obsahovalo 12. vydanie zoznamu[8] 45 zariadení na recykláciu lodí vrátane 35 zariadení v Európe (EÚ, Nórsko a Spojené kráľovstvo), 9 v Turecku a 1 v USA. Žiadosti z iných zariadení, najmä z Indie, sa v súčasnosti posudzujú.

Celkovo možno povedať, že zaradenie týchto zariadení do európskeho zoznamu a vyhliadka žiadateľov stať sa jeho súčasťou, ako aj kontrolné mechanizmy s nezávislým dohľadom, prispeli k vyšším environmentálnym a sociálnym štandardom v oblasti recyklácie lodí. Cenným zdrojom informácií sú v tomto smere správy z viac ako 55 kontrol Komisie v 25 zariadeniach na celom svete[9], najmä pokiaľ ide o zmierňovanie vonkajších vplyvov, ktoré ovplyvňujú toto odvetvie. Európsky zoznam je takisto referenčným miestom pre udržateľné postupy recyklácie lodí v EÚ aj mimo nej.

Účinnosť nariadenia o recyklácii lodí však značne oslabuje o prax, v rámci ktorej spoločnosti EÚ krátko pred recykláciou zmenia vlajku, pod ktorou sa lode plavia. Na tieto lode, ktoré sa plavia pod zmenenou vlajkou, sa už nariadenie o recyklácii lodí nevzťahuje, a keď sa stanú odpadom mimo EÚ, môžu byť recyklované kdekoľvek. Vo väčšine prípadov sú demontované v južnej Ázii. Hoci v roku 2023 predstavoval podiel lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ približne 13 % celkovej svetovej flotily, percento lodí na konci životnosti plaviacich sa v čase recyklácie pod vlajkou EÚ bolo v porovnaní s počtom recyklovaných lodí na celom svete nižšie ako 7 %.

Hlavným rozhodujúcim faktorom pre lodné spoločnosti pri výbere zariadenia na recykláciu lodí je cena, ktorú zariadenie ponúka za demontáž ich lodí. Ceny, ktoré ponúkajú zariadenia v južnej Ázii, sú trvalo vyššie ako vo zvyšku sveta, a to z dôvodu i) nedostatočnej internalizácie environmentálnych a sociálnych nákladov (externalít) postupov recyklácie lodí v týchto zariadeniach a ii) ich schopnosti ponúkať vysoké ceny za oceľový šrot vzhľadom na veľký dopyt zo strany ich stavebného sektora a využívanie opätovného valcovania na

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

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

spracovanie oceľového šrotu, ktoré je lacnejšie ako iné formy recyklácie ocele všeobecne používané inde.

V tejto súvislosti, a to aj napriek väčšej informovanosti o sociálnej a environmentálnej zodpovednosti a skutočnosti, že európsky zoznam poskytuje dostatočné kapacity na spracovanie lodí, ktoré sú na konci svojej životnosti a ktoré sa plavia pod vlajkou EÚ, sa mnohé lode vo vlastníctve lodných spoločností z EÚ nedemontujú v zariadeniach na recykláciu lodí, ktoré sú uvedené v európskom zozname. Z dôvodu zmeny vlajky tesne pred recykláciou často nie je možné presadiť vykonanie ustanovenia nariadenia o recyklácii lodí týkajúce sa povinnosti vlastníkov lodí nechať loď demontovať v zariadení uvedenom v európskom zozname.

Druhý cieľ: zabezpečenie riadneho nakladania s nebezpečnými materiálmi na lodiach

Lodné spoločnosti sú povinné vypracovať zoznam nebezpečných materiálov pre každú svoju loď. Kvalita a úplnosť zoznamu sú nevyhnutné na zabezpečenie bezpečných a udržateľných postupov demontáže. Z údajov o inšpekciách štátnej prístavnej kontroly súvisiacich s nariadením o recyklácii lodí, v rámci ktorých sa overoval zoznam nebezpečných materiálov, nahlásených na dobrovoľnom základe v období 2021 – 2023 však vyplýva, že 45 % kontrolovaných lodí nebolo v súlade s nariadením a že vo väčšine týchto prípadov neexistovalo osvedčenie o zozname nebezpečných materiálov alebo jeho ekvivalent v prípade lodí plaviacich sa pod vlajkou tretej krajiny. Osvedčenie so zoznamom nebezpečných materiálov však spravidla býva k dispozícii vo fáze recyklácie, keď sa odovzdáva zariadeniu na recykláciu lodí, aby sa uľahčila demontáž príslušnej lode. Kvalita a úplnosť zoznamov nebezpečných materiálov však často bývajú nedostatočné. Preto sa všeobecne uznáva, že musia byť spoľahlivejšie.

Tretí cieľ: uľahčenie ratifikácie Hongkonského dohovoru

Z hodnotenia vyplýva, že nariadenie o recyklácii lodí pozitívne prispelo k ratifikácii Hongkonského dohovoru. Minimálny počet ratifikácií na to, aby mohol dohovor nadobudnúť platnosť, sa dosiahol v roku 2023, pričom takmer 50 % ratifikácií bolo zo strany členských štátov. Navyše, ako vyplýva z analýzy údajov o ratifikácii, je zrejmé, že nariadenie o recyklácii lodí bolo dlhé roky jediným medzinárodným právnym nástrojom, v ktorom sa stanovovali konkrétne požiadavky na recykláciu lodí, a že bolo dôležitým referenčným štandardom, ktorý využívali mnohé zainteresované strany a orgány mimo EÚ.

3.2. EFEKTÍVNOSŤ

Na základe názorov a údajov získaných z prieskumov a rozhovorov sa náklady na vykonávanie požiadaviek nariadenia o recyklácii lodí považujú počas hodnoteného obdobia vo všeobecnosti za nízke až stredné. V zariadeniach uvedených v zozname EÚ došlo k hmatateľným zlepšeniam, aby mohli fungovať v súlade s požiadavkami nariadenia o recyklácii lodí, takže sa možno domnievať, že nariadenie malo pozitívny vplyv na zdravie a životné prostredie. Chýbajúce jasné východiskové údaje o tom, čo by sa stalo v prípade neexistencie nariadenia o recyklácii lodí, ako aj obmedzená dostupnosť kvantitatívnych údajov znamenajú, že nie je možné vykonať plne kvantifikovanú analýzu nákladov a prínosov a peňažne ich vyjadriť, čo má za následok, že celkové všeobecné pozitívne závery o účinnosti sú založené najmä na kvalitatívnych údajoch.

Mierne náklady vznikajú pri povoľovaní zariadení na recykláciu lodí členskými štátmi a prehliadkach lodí. Náklady spojené so štátnymi prístavnými kontrolami v súvislosti s nariadením o recyklácii lodí sa považujú za nízke. Viaceré členské štáty EÚ však uviedli, že na to, aby boli tieto kontroly účinné, je potrebných viac zdrojov, osobitných usmernení

a vyšetrovacích nástrojov. Náklady sa v jednotlivých členských štátoch EÚ líšia v závislosti nielen od významu lodnej dopravy a recyklácie lodí v danom členskom štáte, ale aj od rôznych postupov a právomocí v oblasti presadzovania, ako aj od zdrojov vyčlenených na presadzovanie nariadenia o recyklácii lodí. Zariadenia na recykláciu v tretích krajinách uvádzajú vysoké náklady na modernizáciu svojej infraštruktúry a postupov, aby boli v súlade s nariadením o recyklácii lodí a mohli byť zaradené do európskeho zoznamu. Umiestnenie v zozname je však výhodné z hľadiska dobrej povesti, čo má pozitívny vplyv na príjmy a investície. V prípade vlastníkov lodí sa náklady súvisiace so zoznamami nebezpečných materiálov líšia v závislosti od lode a kvality poskytovaných služieb, ale zostávajú zanedbateľné. Negatívny ekonomický vplyv nariadenia o recyklácii lodí na vlastníkov lodí súvisiaci so stratou príjmov z predaja lodí na konci ich životnosti do zariadení uvedených v zozname EÚ sa neprejavil tak, ako sa očakávalo v čase prijatia nariadenia, a to najmä z dôvodu jeho obchádzania. Z rovnakého dôvodu nariadenie o recyklácii lodí nezmenilo konkurenčné nevýhody zariadení EÚ na recykláciu lodí, keďže podiel EÚ na trhu v oblasti recyklácie zostal obmedzený.

Nariadenie o recyklácii lodí obsahuje obmedzený počet povinností podávania správ, pričom všetky sa analyzovali a zistilo sa, že sú vo všeobecnosti primerané. Usiluje sa o zníženie nákladov na podávanie správ, napríklad zabezpečením súčinnosti s Hongkonským dohovorom pri podávaní správ v súlade so zásadou „jedenkrát a dosť“. Zníženie administratívnej záťaže by sa dalo dosiahnuť predĺžením platnosti zápisu do európskeho zoznamu (v súčasnosti je to 5 rokov, po uplynutí ktorých je možné zápis obnoviť).

3.3. KOHERENTNOSŤ

Celkovo sa nariadenie o recyklácii lodí považuje za vnútorne koherentné a konzistentné. Odhaľovanie a riešenie jeho porušovania je však náročné vzhľadom na globálny charakter a obmedzenú transparentnosť lodnej dopravy a recyklačných činností, zložitý dodávateľský reťazec zahŕňajúci rôzne zainteresované strany a sprostredkovateľov a skutočnosť, že loď môže ľahko zmeniť vlajku. Tým sa sťažuje identifikácia lode určenej na recykláciu, sledovanie jej cesty a vyvodzovanie zodpovednosti voči skutočným zodpovedným osobám za ich konanie, čo komplikuje situáciu orgánom presadzovania práva. Určenie toho, ktoré nariadenie sa uplatňuje, môže byť problematické aj z dôvodu dvojitého právneho statusu lode na konci životnosti ako nebezpečného odpadu a ako lode. V tejto súvislosti sa niekedy považuje za mätúcu aj koherentnosť medzi nariadením o recyklácii lodí a nariadením o preprave odpadu[10], ktoré sa v závislosti od okolností môžu vzťahovať na lode na konci životnosti.

Hoci je nariadenia o recyklácii lodí do veľkej miery konzistentné s Hongkonským dohovorom, keďže sa ním implementuje do práva EÚ, niekoľko verejných orgánov a odvetvie lodnej dopravy majú obavy z ťažkostí pri implementácii, ktoré vzniknú po nadobudnutí účinnosti oboch rámcov. Majitelia lodí a verejné orgány takisto poukazujú na právne nezrovnalosti medzi Hongkonským dohovorom a Bazilejským dohovorom o riadení pohybov nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní, ktoré je potrebné riešiť na príslušných medzinárodných fórach.

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

3.4. PRIDANÁ HODNOTA EÚ

Vzhľadom na to, že neexistuje funkčný špecializovaný globálny nástroj, ktorým by sa riešili problémy s recykláciou lodí na medzinárodnej úrovni, veľká väčšina účastníkov konzultačného procesu sa domnievala, že nariadením o recyklácii lodí sa poskytol veľmi potrebný rámec EÚ na vykonávanie Hongkonského dohovoru v EÚ.

Argumenty o tom, aká úroveň právnych predpisov (EÚ alebo medzinárodná) je najvhodnejšia na riešenie otázok recyklácie lodí, sa medzi zainteresovanými stranami líšia. Zainteresované strany z odvetvia lodnej dopravy a niektoré členské štáty EÚ sa domnievajú, že by bolo lepšie riešiť túto otázku na medzinárodnej úrovni prostredníctvom Hongkonského dohovoru, pričom zdôrazňujú potrebu rovnakých podmienok na celom svete. Na druhej strane, argumenty v prospech ďalšej práce na tejto téme na úrovni EÚ poukazujú na vyššiu úroveň ambícií a kontroly v nariadení o recyklácii lodí v porovnaní s Hongkonským dohovorom. Podporujú ich najmä mimovládne organizácie, odbory a združenia na recykláciu lodí.

Tieto zainteresované strany jednomyseľne podporujú prípadnú revíziu Hongkonského dohovoru po nadobudnutí jeho platnosti, pričom EÚ by mala na úrovni Medzinárodnej námornej organizácie presadzovať, aby zahŕňal prísnejšie normy. To zahŕňa stanovenie prísnejších požiadaviek týkajúcich sa zdravia a životného prostredia a zavedenie dôraznejších monitorovacích a kontrolných mechanizmov vrátane nezávislej kontroly dodržiavania primeraných požiadaviek týkajúcich sa životného prostredia a bezpečnosti pracovníkov v zariadeniach na recykláciu lodí.

3.5. RELEVANTNOSŤ

Očakáva sa, že trh v oblasti recyklácie lodí v blízkej budúcnosti výrazne porastie. Potreba zaručiť bezpečné a udržateľné postupy demontáže, ako aj správne riadenie a identifikáciu nebezpečných materiálov na palube lodí preto zostáva aktuálna.

Význam nariadenia o recyklácii lodí by sa mal posudzovať aj vzhľadom na politické a regulačné prostredie EÚ, ktoré sa od jeho prijatia výrazne zmenilo. Tým, že sa nariadenie o recyklácii lodí zameriava na nakladanie s nebezpečnými materiálmi a odpadmi a ich skladovanie environmentálne vhodným spôsobom, čo následne vedie k zvýšeniu energetickej účinnosti a efektívnosti využívania zdrojov prostredníctvom recyklácie materiálu (najmä oceľového šrotu), je v súlade s cieľmi Zelenej dohody EÚ, akčného plánu pre obehové hospodárstvo, akčného plánu nulového znečistenia, oznámenia o udržateľnom modrom hospodárstve a cieľmi ekologickej transformácie v rámci taxonómie EÚ.

Zainteresované strany sa však vo všeobecnosti domnievajú, že nariadenie o recyklácii lodí dostatočne neprispieva k priemyselnej stratégii EÚ ani k zabezpečeniu konkurencieschopného oceliarskeho priemyslu EÚ a že má potenciál zohrávať väčšiu úlohu pri dekarbonizácii lodného priemyslu. Zvýšená recyklácia lodí v EÚ so zodpovedajúcim vyšším odberom oceľového šrotu z recyklácie lodí by mohla zabezpečiť stabilné dodávky vysokokvalitného šrotu, ktorý by oceliarsky priemysel EÚ mohol využiť ako surovinu na dosiahnutie svojich cieľov v oblasti dekarbonizácie. Tieto aspekty sú osobitne dôležité v kontexte pripravovanej Dohody o čistom priemysle, priemyselnej námornej stratégie a akčného plánu pre oceľ. A napokon, niektoré zainteresované strany sa domnievajú, že v nariadení o recyklácii lodí nie je pri recyklácii lodí dostatočne zahrnutý prístup založený na

životnom cykle prostredníctvom koncepcie „od kolísky ku kolíske“ a komplexného preukazu materiálov pre každú loď.

4. ZÍSKANÉ POZNATKY

Vzhľadom na to, že účinnosť nariadenia o recyklácii lodí je značne oslabená menením vlajok, malo by sa zvážiť, ako tento problém riešiť, aby sa jeho kľúčové ustanovenia mohli účinne vykonávať. Má to zásadný význam pre dosiahnutie súčasného hlavného cieľa nariadenia, ktorým je zabezpečiť, aby sa lode plávajúce pod vlajkou EÚ demontovali v bezpečných a ekologických zariadeniach. V tejto súvislosti je nevyhnutné objasniť, ako sa na jednej strane určuje, že loď je určená na recykláciu alebo sa stane odpadom, a na druhej strane, kto je zodpovedným vlastníkom, vzhľadom na úlohu, ktorú v súčasnosti pri obchodovaní s loďami na konci životnosti zohrávajú nákupcovia platiaci v hotovosti. Potom by sa mali zvážiť vhodné mechanizmy, ktoré by zabránili vlastníkom lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ obchádzať svoje povinnosti recyklovať tieto lode v zariadeniach uvedených v zozname EÚ. V tejto súvislosti by sa mohli zvážiť rôzne možnosti. Jednou z nich by mohlo byť pokračovanie v práci na vytvorení finančného stimulu, ako sa uvádza v článku 29 nariadenia o recyklácii lodí. Mohol by mať podobu licencie na recykláciu lodí pre všetky lode, ktoré priplávajú do prístavu EÚ, čím by sa preklenuli rozdiely v príjmoch medzi demontážou v zariadeniach zapísaných v zozname EÚ a v zariadeniach, ktoré nepracujú bezpečným a ekologickým spôsobom. Ďalšou možnosťou by mohlo byť uplatnenie koncepcie „skutočného vlastníka“ lode namiesto registrovaného vlastníka spojeného s vlajkou krajiny. Obe myšlienky vyvolali medzi zainteresovanými stranami polarizované názory. Vplyv takýchto citlivých opatrení podľa nariadenia o recyklácii lodí si zaslúži osobitnú analýzu v inom kontexte.

Možnosť aktualizácie ustanovení Hongkonského dohovoru na základe ustanovení nariadenia o recyklácii lodí považujú združenia vlastníkov lodí a niektoré členské štáty EÚ za možný sľubný krok smerom k ambicióznejším a harmonizovanejším globálnym normám pre recykláciu lodí.

Zároveň by sa mohlo zvážiť objasnenie noriem podľa nariadenia o recyklácii lodí s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky pre zariadenia EÚ. To by mohlo zahŕňať napríklad vypracovanie ďalších a/alebo konkrétnejších kritérií na hodnotenie činností nakladania s odpadom a zhodnocovania ocele, zavedenie účinných opatrení na kontrolu znečistenia a používanie čistejších technológií a metód demontáže a recyklácie.

Z hodnotenia vyplýva, že nariadenie o recyklácii lodí a jeho európsky zoznam účinne zabezpečujú dostatočnú kapacitu na demontáž lodí v rámci jeho pôsobnosti (vrátane lodí, ktoré zmenili vlajku v roku pred demontážou). Zároveň sa v ňom však konštatuje, že sa musí neustále zvyšovať kapacita, aby bolo možné uspokojiť dopyt po recyklácii lodí, ktorý sa podľa očakávaní v nasledujúcich 10 rokoch výrazne zvýši.

V záujme kvalitnejších a spoľahlivejších zoznamov nebezpečných materiálov by sa malo zvážiť, ako možno posilniť celý reťazec zodpovednosti: od kvalifikácie odborníkov, ktorí pripravujú zoznamy nebezpečných materiálov, a spôsobu získavania vyhlásenia o materiáloch a vyhlásenia dodávateľa o zhode až po metodické usmernenia a nástroje vyšetrovania, ktoré sú potrebné na vykonávanie účinných kontrol podľa nariadenia o recyklácii lodí.

V záujme riadneho presadzovania nariadenia o recyklácii lodí by všetky členské štáty EÚ mali mať osobitné ustanovenia o sankciách za jeho porušenie a zabezpečiť, aby boli sankcie dostatočne prísne na to, aby odrádzali od nedodržiavania nariadenia. Je potrebné objasniť aj vzájomný vzťah nariadenia o recyklácii lodí s inými právnymi nástrojmi. Aby sa predišlo zbytočnej administratívnej záťaži po nadobudnutí platnosti Hongkonského dohovoru, malo by sa zvážiť, ako zjednodušiť požiadavky na podávanie správ alebo osvedčovanie vyplývajúce zo súbežnej existencie nariadenia o recyklácii lodí a Hongkonského dohovoru.

A napokon, pri akejkoľvek budúcej revízii by sa mohla ďalej posúdiť možnosť, aby sa nariadenie o recyklácii lodí stalo relevantnejším pre ambície EÚ, pokiaľ ide o konkurencieschopnosť, odolnosť a klimatickú neutralitu EÚ, a to aj prostredníctvom efektívneho a obehového využívania zdrojov.