ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 19.2.2025 г.
COM(2025) 52 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно прилагането на Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО

{SWD(2025) 40 final}

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Разглобяването на кораби за скрап има значителен принос за кръговата икономика, тъй като води до повторна употреба, подготовка за повторна употреба и рециклиране на големи количества ценни ресурси (по-специално висококачествена стомана, която обикновено съставлява между 75 % и 85 % от теглото на плавателния съд, както и други метали и оборудване). Корабите обаче съдържат и големи количества опасни материали като азбест, полихлорирани бифенили (PCB), тежки метали, масла, живак, вещества, които нарушават озоновия слой (ВНОС). Ако не бъдат преработени, отстранени и обезвредени по безопасен и екологосъобразен начин, тези вещества представляват значителен риск както за човешкото здраве, така и за околната среда.

Целта на Регламента на ЕС относно рециклирането на кораби („Регламента“)[1] е да предотврати, намали и премахне неблагоприятните въздействия върху човешкото здраве и околната среда, причинени от рециклирането на кораби, плаващи под знамето на държава членка. Преди приемането на Регламента относно рециклирането на кораби 95 % от големите кораби, плаващи под знамето на държава от ЕС и притежавани от държава от ЕС, бяха разглобявани за скрап извън ОИСР[2], най-вече в Южна Азия (Индия, Бангладеш и Пакистан), като се използваше т.нар. метод на „разглобяване на морския бряг“.

Регламентът постига своето предназначение чрез три специфични цели: i) да се гарантира, че корабите, плаващи под знамето на държава от ЕС, се разглобяват за скрап в безопасни и екологосъобразни съоръжения, ii) да се осигури правилното управление на опасните материали на корабите, и iii) да се способства ратифицирането на Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби от 2009 г. („Конвенцията от Хонконг“)[3], приетата в рамките на Международната морска организация. Регламентът съдържа разпоредби, които надхвърлят рамките на Конвенцията от Хонконг, включително изискване собствениците на кораби, плаващи под знамето на държава от ЕС, да гарантират, че техните кораби ще бъдат рециклирани само в съоръжения, за които Комисията е посочила, че отговарят на изискванията на Регламента във връзка с опазването на околната среда и човешкото здраве. Регламентът относно рециклирането на кораби обхваща морски плавателни съдове с над 500 бруто тона[4].

Регламентът относно рециклирането на кораби съдържа клауза за преглед, съгласно която пет години след датата за начало на неговото прилагане[5] Комисията „представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането на настоящия регламент, придружен при целесъобразност от законодателни предложения, за да се гарантира, че целите му са били осъществени и въздействието му е постигнато и обосновано“. В съответствие с тази клауза Комисията започна процес на оценка на

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

[2] Оценка на въздействието от 2012 г.; 74 % в Индия, Пакистан и Бангладеш, 22 % в Китай, въз основа на брутния тонаж, данни от 2009 г.

[3] Конвенцията от Хонконг ще влезе в сила през юни 2025 г.

[4] Обхватът е подобен на обхвата на Конвенцията от Хонконг. Той изключва военни кораби, други плавателни съдове, използвани за правителствени нетърговски цели, и кораби, експлоатирани през целия им жизнен цикъл само във води, намиращи се под юрисдикцията на държавата членка, под чието знаме плава корабът.

[5] Общата дата на прилагане на Регламента относно рециклирането на кораби е 31.12.2018 г., както е посочено в член 32, параграф 1, буква б), така че това означава до 31.12.2023 г.

Регламента относно рециклирането на кораби[6]. Настоящият доклад, придружен от работния документ на службите на Комисията относно оценката на Регламента, е резултатът от този процес. Ако е целесъобразно, Комисията може да внесе предложение за последващо преразглеждане на Регламента, подкрепено от оценка на въздействието в съответствие с насоките и инструментариума на Комисията за по-добро регулиране[7].

2. МЕТОДИКА

Докладът и придружаващата го оценка се основават на обширни консултации със заинтересованите страни. Това включваше обществена консултация, целеви анкети и интервюта (със заинтересовани експерти и с държавите членки), семинар със заинтересованите страни и обсъждане в рамките на експертната група на Комисията по рециклирането на кораби. Отговори бяха предоставени от широк кръг заинтересовани страни, включително органи на държавите членки, неправителствени организации (НПО) и научноизследователски организации, заинтересовани страни от отрасъла и техните сдружения (напр. корабособственици и дружества за управление на кораби, съоръжения за рециклиране на кораби, стоманодобивната промишленост), класификационни организации, консултантски дружества и финансови институции. За събиране на допълнителни експертни знания и информация бяха широко използвани и специализирани публикации, бази данни и правни текстове.

Настоящият доклад се основава и на докладите на държавите членки, изисквани съгласно член 21, параграф 2 от Регламента относно рециклирането на кораби, които обхващат първия тригодишен период на докладване 2019—2022 г. В приложение IX към оценката се предоставя съдържанието на доклада за периода 2019—2022 г., както и резюме в съответствие с член 21, параграфи 2 и 3.

Оценката беше извършена в съответствие с принципите и методиката на Европейската комисия за по-добро регулиране, като бяха използвани нейните пет утвърдени критерия: ефективност, ефикасност, целесъобразност, съгласуваност и добавена стойност от ЕС. Във връзка с доклада за оценка беше проведено помощно проучване от външни изпълнители.

Констатациите от оценката са главно резултат от ориентиран към качеството подход, като се има предвид липсата на изчерпателни количествени данни за ползите и разходите. Количествените данни за въздействието на Регламента относно рециклирането на кораби върху здравето на работниците и замърсяването на крайбрежната и морската среда са ограничени поради липсата на прозрачност в сектора на рециклирането на кораби. Освен това често липсват специфични данни за отделните корабостроителници, обхващащи периода преди прилагането на посочения регламент, и неговото въздействие не е лесно да бъде отделено от въздействието на редица външни фактори. Ето защо, за да се извърши оценка на Регламента относно рециклирането на кораби, която е в по-голяма степен количествено определена, ще са необходими по-ефективни задължения за докладване, придружени от хармонизирана методика и показатели.

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

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

Оценяваният период е от януари 2013 г. до декември 2023 г. Тъй като повечето от изискванията по Регламента относно рециклирането на кораби започнаха да се прилагат на 31 декември 2018 г., като основна база за сравнение беше използван месец декември 2018 г. Оценката обхваща държавите членки и държавите от Европейското икономическо пространство, както и въздействието на Регламента относно рециклирането на кораби върху практиките при рециклирането на кораби в държавите извън ЕС.

3. КОНСТАТАЦИИ ОТ ОЦЕНКАТА

Констатациите от оценката сочат, че Регламентът относно рециклирането на кораби до голяма степен е постигнал всичките си цели в сравнение с това, което би могло да се очаква, ако ЕС не беше осъществил намеса в тази област. Ефективността на Регламента обаче е значително отслабена от практиката корабособствениците да сменят знамето на кораба от знаме на държава членка на знаме на трета държава малко преди корабът да бъде рециклиран, а също и в по-малка степен от слабото прилагане на мерките, свързани с инвентарния опис на опасните материали. В настоящия доклад са представени основните констатации от оценката и се предлагат области за подобрение.

3.1. ЕФЕКТИВНОСТ

Първа цел: да се гарантира, че корабите, плаващи под знамето на държава от ЕС, се разглобяват за скрап в безопасни и екологосъобразни съоръжения

Основната оперативна цел на Регламента относно рециклирането на кораби е в края на жизнения им цикъл корабите, плаващи под знамето на държава членка, да бъдат разглобявани за скрап в съоръжения, които са одобрени от ЕС и са включени в европейския списък на съоръженията за рециклиране на кораби. За да бъде включено в този списък, съответното съоръжение за рециклиране на кораби трябва да отговаря на изискванията за безопасност и за опазване на околната среда съгласно посочения регламент. Що се отнася до съоръженията в ЕС, компетентните национални органи трябва да проверят дали тези изисквания са спазени и ако това е така — да уведомят Комисията, че въпросното съоръжение следва да бъде включено в списъка. Съоръженията за рециклиране на кораби в трети държави трябва да подадат заявление до Комисията за включване в европейския списък на съоръженията за рециклиране на кораби. Комисията извършва оценка до каква степен тези съоръжения отговарят на изискванията на Регламента, включително чрез проверки на място, преди да реши дали да ги включи в списъка. Първият европейски списък на съоръженията за рециклиране на кораби беше приет през декември 2016 г., като в него бяха включени 18 съоръжения в ЕС. В края на оценявания период в дванадесетото издание на списъка[8] бяха включени 45 съоръжения за рециклиране на кораби, в т.ч. 35 съоръжения в Европа (ЕС, Норвегия и Обединеното кралство), 9 в Турция и 1 в САЩ. В момента се извършва оценка на заявления от други съоръжения, по-специално от Индия.

Като цяло включването на тези съоръжения в европейския списък и перспективата за присъединяване към него на заявителите, заедно с механизмите за контрол с независим надзор, допринесоха за по-високи екологични и социални стандарти в практиките при рециклирането на кораби. Докладите от над 55 проверки на Комисията на

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

25 съоръжения по света са ценен източник на информация[9] в това отношение, по-специално относно намаляването на външните разходи, които засягат отрасъла. Европейският списък също така е отправна точка за устойчиви практики при рециклирането на кораби в ЕС и извън него.

Ефективността на Регламента относно рециклирането на кораби обаче е значително отслабена от практиката на дружествата от ЕС да сменят знамето на корабите малко преди те да бъдат рециклирани. Тези кораби, чието знаме е сменено, вече не са предмет на Регламента и може да бъдат рециклирани навсякъде, след като се превърнат в отпадък извън ЕС. В повечето случаи те се разглобяват за скрап в Южна Азия. През 2023 г., въпреки че делът на корабите, плаващи под знамето на държава от ЕС, е бил около 13 % от целия световен флот, процентът на излезлите от употреба кораби, плаващи под знамето на ЕС към момента на рециклиране, е бил под 7 % от броя на корабите, рециклирани в световен мащаб.

Основният определящ фактор за избирането от корабоплавателните дружества на дадено съоръжение за рециклиране на кораби е цената, която съответното съоръжение предлага за разглобяването на техните кораби за скрап. Предлаганите от съоръженията в Южна Азия цени неизменно са по-високи от тези в останалата част от света поради i) липсата на интернализиране на екологичните и социалните разходи (външните разходи) на практиките при рециклирането на кораби в тези съоръжения, и ii) способността им да предлагат високи цени за скрапа от стомана, като се има предвид голямото търсене от страна на строителния сектор и използването на повторно валцоване за преработването на скрапа от стомана, което е по-евтино от другите форми на рециклиране на стомана, обичайно използвани другаде.

В този контекст, въпреки по-голямата осведоменост относно социалната и екологичната отговорност и факта, че с европейския списък се осигурява достатъчен капацитет за третирането на излезлите от употреба кораби, плаващи под знамето на държава от ЕС, много кораби, притежавани от корабоплавателни дружества от ЕС, не се разглобяват за скрап в съоръжения за рециклиране на кораби, включени в европейския списък. Често поради смяната на знамето непосредствено преди рециклирането просто не е възможно да се приложат разпоредбите на Регламента относно задължението на корабособствениците корабът да бъде разглобен за скрап в съоръжение, което е включено в европейския списък.

Втора цел: да се осигури правилното управление на опасните материали на корабите

Корабоплавателните дружества са задължени да съставят инвентарен опис на опасните материали за всеки от своите кораби. Качеството и пълнотата на инвентарния опис са от съществено значение за гарантирането на безопасни и устойчиви практики при разглобяването за скрап. Въпреки това данните, докладвани на доброволен принцип през периода 2021—2023 г. относно провежданите съгласно Регламента инспекции по контрол на държавата на пристанището, при които са били проверявани инвентарните описи на опасните материали, показват, че 45 % от инспектираните кораби не са отговаряли на изискванията на Регламента и че в повечето от тези случаи не е съществувало свидетелство за инвентарен опис или негов еквивалент за корабите, плаващи под знамето на трета държава. Все пак свидетелството, заедно с инвентарния опис на опасните материали, обикновено е налично на етапа на рециклиране, когато тези два документа се дават на съоръжението за рециклиране на кораби, за да се улесни

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

разглобяването за скрап на съответния кораб. Качеството и пълнотата на инвентарните описи на опасните материали обаче често са незадоволителни. Ето защо като цяло се признава, че те трябва да бъдат по-надеждни.

Трета цел: да се способства ратифицирането на Конвенцията от Хонконг

Оценката показва, че Регламентът относно рециклирането на кораби има положителен принос за ратифицирането на Конвенцията от Хонконг. Минималният брой ратификации, за да се задейства нейното влизане в сила, беше достигнат през 2023 г., като почти 50 % от тях бяха извършени от държавите членки. Извън онова, което показва анализът на данните за ратификацията, стана ясно, че в продължение на много години Регламентът относно рециклирането на кораби е бил единственият международен правен инструмент, в който са предвидени специфични изисквания за рециклирането на кораби, и че той е бил важен ориентир, използван от множество заинтересовани страни и органи извън ЕС.

3.2. ЕФИКАСНОСТ

Въз основа на становищата и данните, получени от проведените анкети и интервюта, се счита, че разходите за прилагане на изискванията на Регламента относно рециклирането на кораби като цяло са били ниски до умерени през оценявания период. Направени са били осезаеми подобрения във включените в списъка на ЕС съоръжения, така че те да могат да функционират в съответствие с изискванията на Регламента, поради което може основателно да се счита, че Регламентът е оказал положително въздействие върху здравето и околната среда. Липсата на ясна изходна информация какво би се случило, ако Регламентът не съществуваше, и ограничената наличност на количествени данни означават, че не е възможно да се извърши изцяло количествен анализ на разходите и ползите и да се определи паричната стойност, в резултат на което общите като цяло положителни заключения относно ефикасността до голяма степен се основават на качествени данни.

Умерените разходи са свързани с издаваните от държавите членки разрешения за съоръженията за рециклиране на кораби и с прегледите на корабите. Разходите, свързани с контрола на държавата на пристанището съгласно Регламента, се считат за ниски. Все пак, за да бъде ефективен този контрол, според няколко държави — членки на ЕС, са необходими повече ресурси, конкретни насоки и инструменти за разследване. Разходите варират в отделните държави — членки на ЕС, в зависимост, на първо място, от значението на корабоплаването и рециклирането на кораби във въпросната държава членка, но също така и от различните практики и правомощия за прилагане, както и от ресурсите, разпределени за прилагането на Регламента. Съоръженията за рециклиране в трети държави докладват високи разходи за модернизиране на тяхната инфраструктура и практики, за да ги приведат в съответствие с Регламента, а самите те да бъдат включени в европейския списък. Включването в списъка обаче се отразява благоприятно на репутацията, което води до положително въздействие върху приходите и инвестициите. За корабособствениците свързаните с инвентарните описи на опасните материали разходи варират в зависимост от кораба и качеството на предоставяната услуга, но остават незначителни. Отрицателното икономическо въздействие на Регламента върху корабособствениците, свързано със загубата на приходи от продажбата на излезли от употреба кораби на включени в списъка на ЕС съоръжения, не се е проявило, както се очакваше към момента на приемане на Регламента, по-специално поради заобикалянето му. По същата причина Регламентът не е променил

неблагоприятното конкурентно положение на съоръженията за рециклиране на кораби в ЕС, тъй като делът на ЕС на пазара за рециклиране е останал ограничен.

В Регламента са предвидени ограничен брой задължения за докладване, като всички те бяха анализирани и беше констатирано, че в общи линии са пропорционални. Полагат се усилия за намаляване на разходите за докладване, например за гарантиране на полезни взаимодействия в областта на докладването с Конвенцията от Хонконг съобразно принципа за еднократно изискване на информацията. Начин за намаляване на административната тежест би бил да се удължи срокът на валидност на включването в европейския списък (понастоящем 5 години, след което може да бъде подновен).

3.3. Съгласуваност

Като цяло Регламентът относно рециклирането на кораби се счита за вътрешно съгласуван и последователен. Откриването на неговите нарушения и справянето с тях обаче е трудно поради глобалния характер и ограничената прозрачност на операциите по корабоплаване и рециклиране, сложната верига на доставки, включваща различни заинтересовани страни и посредници, и факта, че корабите могат лесно да сменят своето знаме. Това затруднява идентифицирането на корабите, които са предназначени за рециклиране, проследяването на тяхното пътуване и търсенето на отговорност за техните действия от лицата, действително вземащи решения, което създава затруднения за прилагащите органи. Определянето на приложимата правна уредба също може да бъде проблематично поради двойния правен статут на излезлия от употреба кораб в качеството му на опасен отпадък и на кораб. В тази връзка понякога се счита за объркваща и съгласуваността между Регламента относно рециклирането на кораби и Регламента относно превозите на отпадъци[10], всеки от които може да е приложим за излезлите от употреба кораби в зависимост от обстоятелствата.

Освен това, въпреки че Регламентът относно рециклирането на кораби до голяма степен е съгласуван с Конвенцията от Хонконг, тъй като именно с него тя се въвежда в правото на ЕС, няколко публични органа и корабоплавателната промишленост изразяват загриженост във връзка с трудностите при прилагането, които ще възникнат след влизането в сила и на двете рамки. Корабособствениците и публичните органи посочват също така правните несъответствия между Конвенцията от Хонконг и Базелската конвенция за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане, на които трябва да се обърне внимание в рамките на съответните международни форуми.

3.4. Добавена стойност от ЕС

При липсата на специален оперативен глобален инструмент за решаване на проблемите с рециклирането на кораби на международно равнище голяма част от участниците в процеса на консултации посочиха, че според тях Регламентът относно рециклирането на кораби е осигурил така необходимата рамка на ЕС за прилагане на Конвенцията от Хонконг в ЕС.

Аргументите за това законодателството на какво равнище (европейско или международно) е най-подходящо за решаване на въпросите, свързани с рециклирането

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

на кораби, са различни сред отделните заинтересовани страни. Заинтересованите страни от корабоплавателната промишленост и някои държави — членки на ЕС, считат, че тези въпроси ще бъдат решени по-добре на международно равнище чрез Конвенцията от Хонконг, като подчертават необходимостта от еднакви условия на конкуренция в световен мащаб. От друга страна, в аргументите в полза на продължаването на работата по тази тема на равнището на ЕС се посочва по-високото равнище на амбиция и контрол по Регламента относно рециклирането на кораби в сравнение с Конвенцията от Хонконг. Тези аргументи се подкрепят по-специално от НПО, синдикалните организации и сдруженията за рециклиране на кораби.

Тези заинтересовани страни единодушно подкрепят евентуалното преразглеждане на Конвенцията от Хонконг след влизането ѝ в сила, при което ЕС следва да насърчава своите по-високи стандарти на равнището на Международната морска организация. Това включва определяне на по-високи изисквания в областта на здравето и околната среда и въвеждане на по-строги механизми за мониторинг и контрол, включително независим контрол на спазването от съоръженията за рециклиране на кораби на подходящи изисквания за опазване на околната среда и безопасност на работниците.

3.5. Целесъобразност

Очаква се пазарът за рециклиране на кораби да нарасне значително в близко бъдеще. Следователно необходимостта да се гарантират безопасни и устойчиви практики при разглобяването за скрап, както и подходящо управление и идентифициране на опасните материали на борда на корабите, ще продължи да бъде целесъобразна.

Значението на Регламента относно рециклирането на кораби следва да бъде оценено и с оглед на политическите и регулаторните условия в ЕС, които са се развили значително след неговото приемане. Тъй като е съсредоточен върху екологосъобразното управление и съхранение на опасните материали и отпадъци, което от своя страна води до повишаване на енергийната ефективност и по-ефективно използване на ресурсите чрез рециклирането на материали (по-специално на стоманения скрап), Регламентът е в съответствие с целите на Зеления пакт на ЕС, Плана за действие относно кръговата икономика, Плана за действие за нулево замърсяване, Съобщението за устойчива синя икономика и екологичния преход в рамките на таксономията на ЕС.

Въпреки това заинтересованите страни като цяло считат, че Регламентът не допринася в достатъчна степен за промишлената стратегия на ЕС, включително за гарантирането на конкурентоспособна стоманодобивна промишленост на ЕС, и че има потенциала да играе по-голяма роля за декарбонизацията на корабоплавателната промишленост. Увеличаването на рециклирането на кораби в ЕС, със съответно по-голямо оползотворяване на стоманения скрап от рециклирането на кораби, би могло да осигури устойчиво снабдяване с висококачествен скрап, който стоманодобивната промишленост на ЕС би могла да използва като изходна суровина, за да постигне целите си в областта на декарбонизацията. Тези аспекти са от особено значение в контекста на предстоящите Пакт за чиста промишленост, промишлена морска стратегия и план за действие за стоманодобивната промишленост. И накрая, според някои заинтересовани страни Регламентът относно рециклирането на кораби не интегрира в достатъчна степен подхода, основаващ се на жизнения цикъл, в рециклирането на кораби посредством проектиране „от люлка до люлка“ и цялостен паспорт на материалите за всеки кораб.

4. ИЗВЛЕЧЕНИ ПОУКИ

Като се има предвид, че в момента ефективността на Регламента относно рециклирането на кораби е значително отслабена поради смяната на знамето, следва да се обмисли как да се реши този проблем, така че ключовите разпоредби на Регламента да могат да бъдат ефективно прилагани. Това е от решаващо значение за постигането на настоящата основна цел на Регламента да се гарантира, че корабите, плаващи под знамето на държава от ЕС, се разглобяват за скрап в безопасни и екологосъобразни съоръжения. В този контекст е от съществено значение да се поясни как се определя, че даден кораб следва да се рециклира или да се превърне в отпадък, от една страна, и кой е отговорният собственик, от друга страна, като се има предвид ролята, която плащащите в брой купувачи играят понастоящем в търговията с излезли от употреба кораби. След това трябва да се обмислят подходящи механизми, за да се попречи на собствениците на кораби, плаващи под знамето на държава от ЕС, да заобикалят задълженията си тези кораби да бъдат рециклирани в съоръжения, включени в списъка на ЕС. В това отношение могат да бъдат разгледани различни варианти. Един от тях би могъл да бъде продължаване на работата по разработването на финансов стимул, както е посочено в член 29 от Регламента относно рециклирането на кораби. Той може да бъде под формата на лиценз за рециклиране на кораби за всички кораби, които посещават пристанище на ЕС, като по този начин се преодолее разликата в приходите между разглобяването за скрап в съоръжения, включени в списъка на ЕС, и в съоръжения, които не се експлоатират по безопасен и екологосъобразен начин. Друг вариант би могъл да бъде прилагането на концепцията за „действителния собственик“ на кораба вместо регистрирания собственик, що се отнася до знамето на държавата. И двете идеи породиха поляризирани мнения сред заинтересованите страни. Въздействието на такива чувствителни мерки по Регламента относно рециклирането на кораби заслужава специален анализ в друг контекст.

Възможността за актуализиране на разпоредбите на Конвенцията от Хонконг въз основа на разпоредбите на Регламента относно рециклирането на кораби се приема от сдруженията на корабособствениците и някои държави — членки на ЕС, като възможна обещаваща стъпка към по-амбициозни и хармонизирани световни стандарти за рециклирането на кораби.

В същото време може да се обмисли и възможността да бъдат пояснени стандартите по Регламента, за да се гарантират еднакви условия на конкуренция за съоръженията в ЕС. Това би могло да включва например разработване на допълнителни и/или по-специфични критерии за оценка на управлението на отпадъците и дейностите по оползотворяване на стоманата, прилагане на ефективни мерки за контрол на замърсяването и използване на по-чисти технологии и методи за разглобяване за скрап и рециклиране.

Оценката сочи, че Регламентът относно рециклирането на кораби и европейският списък по него са били ефективни по отношение на осигуряването на достатъчен капацитет за разглобяването за скрап на кораби в рамките на неговия обхват (включително кораби, които са сменили знамето си през годината, предхождаща разглобяването за скрап). В нея обаче се стига и до заключението, че капацитетът трябва да продължи да нараства, за да може да се отговори на търсенето на

рециклиране на кораби, което се очаква да се повиши значително през следващите 10 години.

За да има по-качествени и надеждни инвентарни описи на опасните материали, следва да се обмисли как може да се укрепи цялата верига на отговорностите: от квалификацията на експертите, изготвящи инвентарните описи на опасните материали, и начина, по който се получават декларацията за материалите и декларацията за съответствие от доставчика, до методическите указания и инструментите за разследване, които са необходими за извършването на ефективен контрол съгласно Регламента относно рециклирането на кораби.

С оглед на правилното прилагане на Регламента всички държави — членки на ЕС, следва да имат специални разпоредби относно санкциите за нарушаването му и да гарантират, че санкциите са достатъчно строги, за да възпират неговото неспазване. Взаимодействието на Регламента с други правни инструменти също трябва да бъде изяснено. За да се избегне ненужна административна тежест след влизането в сила на Конвенцията от Хонконг, следва да се обмисли как да се рационализират изискванията за докладване или сертифициране, произтичащи от едновременното съществуване на Регламента относно рециклирането на кораби и Конвенцията от Хонконг.

И накрая, при евентуално бъдещо преразглеждане може допълнително да се оцени възможността Регламентът относно рециклирането на кораби да бъде съобразен в по-голяма степен с амбициите на ЕС по отношение на конкурентоспособността, устойчивостта и неутралността по отношение на климата на ЕС, включително чрез ефективно и кръгово използване на ресурсите.