



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 19.2.2025
COM(2025) 52 final

ZPRÁVA KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

**o uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20.
listopadu 2013 o recyklaci lodí a o změně nařízení (ES) č. 1013/2006 a směrnice
2009/16/ES**

{SWD(2025) 40 final}

1. ÚVOD

Demontáž lodí významně přispívá k oběhovému hospodářství, protože vede k opětovnému použití, přípravě k opětovnému použití a recyklaci velkého množství cenných zdrojů (zejména vysoce kvalitní oceli, která obvykle tvoří 75 až 85 % hmotnosti plavidla, a dalších kovů a zařízení). Lodě však obsahují také velké množství nebezpečných materiálů, jako je azbest, polychlorované bifenyly (PCB), těžké kovy, ropa, rtuť a látky poškozující ozónovou vrstvu. Pokud se s těmito látkami nemanipuluje bezpečným a environmentálně šetrným způsobem a pokud se bezpečným a environmentálně šetrným způsobem neodstraňují a nelikvidují, představují významná rizika pro lidské zdraví i pro životní prostředí.

Cílem nařízení EU o recyklaci lodí (dále jen „nařízení o recyklaci lodí“ nebo „nařízení“)¹ je předcházet nepříznivým účinkům způsobeným recyklací lodí plujících pod vlajkami členských států na lidské zdraví a životní prostředí, a tyto účinky zmírnit a vyloučit. Před přijetím nařízení o recyklaci lodí bylo 95 % objemu velkých lodí plujících pod vlajkami členských států EU a vlastněných členskými státy EU demontováno mimo země OECD², většinou v jižní Asii (v Indii, Bangladéši a Pákistánu) pomocí tzv. „plážové metody“.

Svého účelu nařízení o recyklaci lodí dosahuje stanovením tří specifických cílů: i) zajištění toho, aby lodě plující pod vlajkami členských států EU byly demontovány v bezpečných a environmentálně šetrných zařízeních, ii) zajištění řádného nakládání s nebezpečnými materiály na lodích a iii) usnadnění ratifikace Hongkongské mezinárodní úmluvy pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí Mezinárodní námořní organizace z roku 2009 (dále jen „Hongkongská úmluva“)³. Nařízení o recyklaci lodí obsahuje ustanovení, která jdou nad rámec Hongkongské úmluvy, a to i nad rámec požadavku, aby majitelé lodí plujících pod vlajkami členských států EU zajistili, že jejich lodě budou recyklovány pouze v zařízeních, která jsou na seznamu Komise jako zařízení splňující požadavky na ochranu životního prostředí a lidského zdraví obsažené v nařízení o recyklaci lodí. Nařízení o recyklaci lodí se vztahuje na námořní plavidla o hrubé prostornosti nad 500 tun⁴.

Nařízení o recyklaci lodí obsahuje ustanovení o přezkumu, které stanoví, že Komise do pěti let ode dne použitelnosti tohoto nařízení⁵ předloží Evropskému parlamentu a Radě „zprávu o uplatňování tohoto nařízení, která bude případně doplněna legislativními návrhy s cílem zajistit, aby byly plněny jeho cíle a jeho dopad byl zajištěn a opodstatněný“. V souladu s tímto ustanovením Komise zahájila proces hodnocení nařízení o recyklaci lodí⁶. Výsledkem tohoto procesu je tato zpráva, k níž je připojen pracovní dokument útvarů Komise pojednávající o hodnocení nařízení. V případě potřeby by Komise mohla předložit návrh na následnou revizi nařízení, který by byl podložen posouzením dopadů v souladu s pokyny a souborem nástrojů Komise pro zlepšování právní úpravy⁷.

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

² Posouzení dopadů z roku 2012. 74 % v Indii, Pákistánu a Bangladéši, 22 % v Číně, podle hrubé prostornosti, údaje z roku 2009.

³ Hongkongská úmluva vstoupí v platnost v červnu 2025.

⁴ Oblast působnosti je podobná oblasti působnosti Hongkongské úmluvy. Vyloučeny jsou válečné lodě, jiná plavidla v neobchodních vládních službách a lodě, které po celou dobu své životnosti plují pouze ve vodách podléhajících jurisdikci členského státu, pod jehož vlajkou daná loď pluje.

⁵ Obecné datum použitelnosti nařízení o recyklaci lodí je 31. prosince 2018, jak je uvedeno v čl. 32 odst. 1 písm. b), to znamená do 31. prosince 2023.

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

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

2. METODIKA

Zpráva a hodnocení, jež je k ní připojeno, jsou založeny na rozsáhlých konzultacích se zúčastněnými stranami. Ty zahrnovaly veřejnou konzultaci, cílené průzkumy a rozhovory (s odbornými zúčastněnými stranami a s členskými státy), seminář pro zúčastněné strany a diskusi v odborné skupině Komise pro recyklaci lodí. Přispělo k nim široké spektrum zúčastněných stran, včetně orgánů členských států, nevládních organizací a výzkumných organizací, odvětvových zúčastněných stran a jejich sdružení (např. majitelů lodí a společností spravujících lodě, zařízení na recyklaci lodí, ocelářský průmysl), klasifikačních společností, poradenských firem a finančních institucí. K získání dalších odborných znalostí a informací byly rovněž hojně využívány rešerše literatury, databáze a právní texty.

Tato zpráva vychází rovněž ze zpráv členských států požadovaných podle čl. 21 odst. 2 nařízení o recyklaci lodí, které se týkají prvního tříletého vykazovaného období 2019–2022. Příloha IX hodnocení zpřístupňuje obsah zprávy za období 2019–2022 a poskytuje shrnutí v souladu s čl. 21 odst. 2 a 3.

Hodnocení bylo provedeno v souladu se zásadami a metodikou Evropské komise pro zlepšování právní úpravy za použití pěti stanovených kritérií: účinnost, efektivnost, relevantnost, soudržnost a přidaná hodnota EU. Externí dodavatelé vypracovali k hodnotící zprávě podpůrnou studii.

Vzhledem k nedostatku komplexních kvantitativních údajů o přínosech a nákladech hodnocení ve svých zjištěních odráží především kvalitativní přístup. Kvantitativní údaje o dopadu nařízení o recyklaci lodí na zdraví pracovníků a na znečištění pobřežního a mořského prostředí jsou omezené kvůli nedostatečné transparentnosti odvětví recyklace lodí. Často také chybí konkrétní údaje o jednotlivých loděnicích za období předtím, než podaly žádost o zařazení na seznam, a není snadné oddělit vliv nařízení o recyklaci lodí od vlivu většího počtu vnějších faktorů. K provedení kvantifikovanějšího hodnocení nařízení o recyklaci lodí by proto bylo zapotřebí, aby povinnost podávat zprávy byla účinnější a doprovázená harmonizovanou metodikou a ukazateli.

Hodnocení se týká období od ledna 2013 do prosince 2023. Vzhledem k tomu, že většina požadavků nařízení o recyklaci lodí začala platit 31. prosince 2018, byl jako hlavní srovnávací bod použit prosinec 2018. Hodnocení se týká členských států a zemí Evropského hospodářského prostoru, jakož i dopadu nařízení o recyklaci lodí na postupy recyklace lodí v zemích mimo EU.

3. ZJIŠTĚNÍ PLYNOUCÍ Z HODNOCENÍ

Výsledky hodnocení ukazují, že nařízení o recyklaci lodí do značné míry dosáhlo všech svých cílů ve srovnání s tím, co by se dalo očekávat, kdyby EU v této oblasti nezasahovala. Účinnost nařízení však byla výrazně oslabena v důsledku toho, že majitelé lodí krátce před recyklací lodí mění vlajku lodí z vlajky členského státu na vlajku třetí země, a v menší míře i v důsledku nedostatečného prosazování opatření týkajících se soupisu nebezpečných materiálů. Tato zpráva uvádí hlavní zjištění plynoucí z hodnocení a navrhuje oblasti pro zlepšení.

3.1. ÚČINNOST

První cíl: zajištění demontáže lodí plujících pod vlajkami členských států EU v bezpečných a environmentálně šetrných zařízeních

Hlavním operačním cílem nařízení o recyklaci lodí je, aby lodě plující pod vlajkou členského státu byly po skončení své životnosti demontovány v zařízeních, která jsou schválena EU a jsou uvedena na evropském seznamu zařízení na recyklaci lodí. Aby mohlo být zařízení na recyklaci lodí na tento seznam zařazeno, musí splňovat bezpečnostní a environmentální požadavky nařízení o recyklaci lodí. U zařízení v EU musí splnění těchto požadavků zkontrolovat příslušné vnitrostátní orgány, a pokud jsou splněny, musí tyto orgány Komisi sdělit, že by dané zařízení mělo být zařazeno na seznam. Zařízení na recyklaci lodí ve třetích zemích musí žádost o zařazení na evropský seznam zařízení na recyklaci lodí Komisi předložit sama. Před rozhodnutím o zařazení těchto zařízení na seznam Komise posoudí, zda tato zařízení splňují požadavky nařízení o recyklaci lodí, a to i prostřednictvím inspekci na místě. První evropský seznam zařízení na recyklaci lodí byl přijat v prosinci 2016 a bylo na něm uvedeno osmnáct zařízení v EU. Na konci období hodnocení obsahovalo dvanácté vydání seznamu⁸ 45 zařízení na recyklaci lodí, z toho 35 v Evropě (v EU, Norsku a Spojeném království), devět v Turecku a jedno v USA. Žádosti obdržené od dalších zařízení, zejména z Indie, se posuzují.

Celkově lze říci, že skutečnost, že byla na evropský seznam tato zařízení zařazena a že by na něj mohly být zařazeny další subjekty, které už o to požádaly, ve spojení s kontrolními mechanismy s nezávislým dohledem již přispěly ke zvýšení environmentálních a sociálních standardů při recyklaci lodí. Zprávy z více než 55 inspekci Komise provedených v 25 zařízeních po celém světě jsou v tomto ohledu cenným zdrojem informací⁹, zejména o zmírňování vnějších vlivů, které ovlivňují toto odvětví. Evropský seznam je rovněž referenčním bodem pro udržitelné postupy recyklace lodí v EU i mimo ni.

Účinnost nařízení o recyklaci lodí však značně oslabují postupy společností v EU, které krátce před recyklací lodí mění vlajky, pod nimiž tyto lodě plují. Na lodě, jejichž vlajka, pod kterou tyto lodě plují, byla změněna, se již nařízení o recyklaci lodí nevztahuje a mohou být recyklovány kdekoli, jakmile se mimo EU stanou odpadem. Ve většině případů jsou demontovány v jižní Asii. Zatímco v roce 2023 činil podíl lodí plujících pod vlajkami členských států EU přibližně 13 % celkové světové flotily, podíl lodí plujících pod vlajkami členských států EU s ukončenou životností v době recyklace byl v porovnání s počtem recyklovaných lodí na celém světě nižší než 7 %.

Hlavním rozhodujícím faktorem, kterým se při výběru zařízení na recyklaci lodí lodní společnosti řídí, je cena, kterou dané zařízení nabízí za demontáž jejich lodí. Ceny, které nabízejí zařízení v jižní Asii, jsou ve srovnání se zbytkem světa trvale vyšší, a to proto, že i) nejsou dostatečně internalizovány environmentální a sociální náklady (externality) na postupy recyklace lodí v těchto zařízeních a že ii) tato zařízení mohou nabízet vysoké ceny za ocelový šrot vzhledem k silné poptávce ze strany tamního stavebního sektoru a k využívání opětovného válcování ke zpracování ocelového šrotu, které je levnější než jiné formy recyklace oceli obecně používané jinde.

Navzdory většímu povědomí o sociální a environmentální odpovědnosti a skutečnosti, že evropský seznam poskytuje dostatečnou kapacitu pro nakládání s loděmi plujícími pod vlajkami členských států EU s ukončenou životností, proto řada lodí vlastněných lodními společnostmi v EU není demontována v zařízeních na recyklaci lodí, která jsou uvedena na evropském seznamu. Jelikož těsně před recyklací dochází ke změně vlajky, pod kterou

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

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

lodě plují, není často možné prosadit ustanovení nařízení o recyklaci lodí týkající se povinnosti majitelů lodí nechat loď demontovat v zařízení uvedeném na evropském seznamu.

Druhý cíl: zajištění řádného nakládání s nebezpečnými materiály na lodích

Přepravní společnosti jsou pro každou svou loď povinny vypracovat soupis nebezpečných materiálů. Kvalita a úplnost soupisu jsou zásadní pro zajištění bezpečných a udržitelných postupů demontáže. Z údajů o inspekcích státní přístavní inspekce souvisejících s nařízením o recyklaci lodí, které ověřovaly soupis nebezpečných materiálů, vykázaných na dobrovolném základě v období 2021–2023 však vyplývá, že 45 % kontrolovaných lodí nebylo v souladu s nařízením o recyklaci lodí a že ve většině těchto případů nebylo pro lodě plující pod vlajkou třetí země k dispozici žádné osvědčení soupisu nebo rovnocenný dokument. Osvědčení soupisu nebezpečných materiálů je však ve fázi recyklace, kdy jsou lodě předávány zařízení na recyklaci lodí, běžně k dispozici, neboť se tím usnadňuje demontáž příslušné lodi. Přesto je kvalita a úplnost soupisů nebezpečných materiálů často nedostatečná. Obecně je proto zapotřebí, aby byly spolehlivější.

Třetí cíl: usnadnění ratifikace Hongkongské úmluvy

Z hodnocení vyplývá, že nařízení o recyklaci lodí pozitivně přispělo k ratifikaci Hongkongské úmluvy. Minimálního počtu ratifikací nezbytných pro vstup této úmluvy v platnost bylo dosaženo v roce 2023, přičemž téměř z 50 % ji ratifikovaly členské státy. Kromě toho, co vyplývá z analýzy počtu ratifikací, je zřejmé, že nařízení o recyklaci lodí bylo po mnoho let jediným mezinárodním právním nástrojem, který stanovoval konkrétní požadavky na recyklaci lodí, a že bylo důležitým referenčním dokumentem používaným mnoha zúčastněnými stranami a orgány mimo EU.

3.2. EFEKTIVNOST

Na základě stanovisek a údajů obdržených v rámci provedených průzkumů a rozhovorů se má za to, že náklady na provádění požadavků nařízení o recyklaci lodí byly v hodnoceném období obecně nízké až poměrně nízké. V zařízeních uvedených na evropském seznamu byla provedena hmatatelná zlepšení s cílem zajistit, aby tato zařízení mohla být provozována v souladu s požadavky nařízení o recyklaci lodí, takže se lze důvodně domnívat, že nařízení o recyklaci lodí mělo pozitivní dopad na zdraví a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že chybí jasná výchozí hodnota k posouzení toho, co by se stalo v případě neexistence nařízení o recyklaci lodí, a vzhledem k omezené dostupnosti kvantitativních údajů není možné provést plně kvantifikovanou analýzu nákladů a přínosů a vyjádřit je v penězích, takže celkové obecné pozitivní závěry o efektivnosti jsou založeny převážně na kvalitativních údajích.

Poměrně nízké náklady jsou spojeny s udělováním oprávnění zařízení na recyklaci lodí členskými státy a s prohlídkami lodí. Náklady spojené se státními přístavními inspekcemi v souvislosti s nařízením o recyklaci lodí jsou považovány za nízké. Některé členské státy EU nicméně uvedly, že k tomu, aby tyto inspekce byly účinné, je zapotřebí více zdrojů, specifických pokynů a vyšetřovacích nástrojů. Náklady se v jednotlivých členských státech EU liší v závislosti jednak na významu lodní dopravy a recyklace lodí v daném členském státě, ale také na různých postupech a pravomocích při prosazování a na zdrojích vyčleněných k prosazování nařízení o recyklaci lodí. Zařízení na recyklaci ve třetích zemích uvádějí, že k tomu, aby byl zajištěn jejich soulad s nařízením o recyklaci lodí a mohla být zařazena na evropský seznam, jsou zapotřebí vysoké náklady na modernizaci jejich infrastruktury a postupů. Zařazení na seznam však přináší výhody týkající se dobré pověsti, které mají pozitivní dopad na příjmy a investice. Náklady majitelů lodí související se soupisy nebezpečných materiálů se liší v závislosti na konkrétní lodi a kvalitě poskytovaných služeb, ale zůstávají zanedbatelné. Negativní ekonomický dopad nařízení o recyklaci lodí na majitele

lodí spojený se ztrátou příjmů z prodeje lodí s ukončenou životností do zařízení uvedených na evropském seznamu se neprojevil tak, jak se v době přijetí nařízení o recyklaci lodí očekávalo, a to zejména z důvodu jeho obcházení. Ze stejného důvodu nezměnilo nařízení o recyklaci lodí konkurenční nevýhodu zařízení EU na recyklaci lodí, protože podíl EU na trhu recyklace lodí zůstal omezený.

Nařízení o recyklaci lodí stanoví omezený počet povinností v oblasti podávání zpráv, přičemž všechny tyto povinnosti byly analyzovány a shledány jako v zásadě přiměřené. Je vyvíjeno úsilí o snížení nákladů na podávání zpráv, například úsilí o zajištění součinnosti podávání zpráv s Hongkongskou úmluvou v souladu se zásadou „pouze jednou“. Způsobem, jak snížit administrativní zátěž, by bylo prodloužení doby platnosti zápisu na evropský seznam (v současné době pět let, poté lze zápis obnovit).

3.3. SOUDRŽNOST

Nařízení o recyklaci lodí je obecně považováno za vnitřně soudržné a konzistentní. Odhalování a řešení jeho porušování je však obtížné vzhledem ke globální povaze a omezené transparentnosti námořních a recyklačních operací, složitému dodavatelskému řetězci, který zahrnuje různé zúčastněné strany a zprostředkovatele, a skutečnosti, že loď může snadno změnit vlajku, pod kterou pluje. To znesnadňuje identifikaci lodí určené k recyklaci, sledování její plavby a pohnání osob, které ve skutečnosti vydaly rozhodnutí, k odpovědnosti za jejich jednání, což ztěžuje situaci donucovacím orgánům. Určení toho, které nařízení se použije, může být problematické i z toho důvodu, že loď s ukončenou životností má dvojí právní status, nebezpečného odpadu a lodí. V tomto ohledu je někdy za matoucí považována i provázanost mezi nařízením o recyklaci lodí a nařízením o přepravě odpadů¹⁰, která se mohou v závislosti na okolnostech na lodě s ukončenou životností vztahovat.

Ačkoli je nařízení o recyklaci lodí do značné míry v souladu s Hongkongskou úmluvou, protože ji provádí v právu EU, několik veřejných orgánů a odvětví námořní dopravy vyjádřilo své obavy ohledně obtíží při provádění, které nastanou v okamžiku, kdy oba rámce vstoupí v platnost. Majitelé lodí a veřejné orgány rovněž poukazují na právní nesrovnalosti mezi Hongkongskou úmluvou a Basilejskou úmluvou o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování, které je třeba řešit na příslušných mezinárodních fórech.

3.4. PŘIDANÁ HODNOTA EU

Vzhledem k tomu, že neexistuje žádný funkční specializovaný globální nástroj, který by řešil problémy s recyklací lodí na mezinárodní úrovni, převážná většina účastníků konzultačního procesu se domnívala, že nařízení o recyklaci lodí poskytlo tolik potřebný rámec EU k provádění Hongkongské úmluvy v EU.

Zúčastněné strany předložily odlišné argumenty týkající se toho, jaká úroveň právních předpisů (EU nebo mezinárodní) je k řešení recyklace lodí nejvhodnější. Zúčastněné strany z odvětví námořní dopravy a některé členské státy EU se domnívají, že by bylo lepší řešit recyklaci lodí na mezinárodní úrovni prostřednictvím Hongkongské úmluvy, což zdůrazňuje potřebu nastolení rovných podmínek na celém světě. Argumenty ve prospěch pokračování řešení recyklace lodí na úrovni EU však poukazují na to, že ve srovnání s Hongkongskou

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1157>.

úmluvou poskytuje nařízení o recyklaci lodí vyšší úroveň ambicí a kontroly. Podporují je zejména nevládní organizace, odbory a sdružení pro recyklaci lodí.

Tyto zúčastněné strany jednomyslně podporují případnou revizi Hongkongské úmluvy po jejím vstupu v platnost, přičemž EU by měla na úrovni Mezinárodní námořní organizace prosazovat zvýšení jejích standardů. To zahrnuje stanovení přísnějších požadavků na ochranu zdraví a životního prostředí a zavedení přísnějších monitorovacích a kontrolních mechanismů, včetně nezávislé kontroly dodržování odpovídajících požadavků na ochranu životního prostředí a bezpečnost pracovníků zařízeními na recyklaci lodí.

3.5. RELEVANTNOST

Očekává se, že trh recyklace lodí v blízké budoucnosti výrazně poroste. Proto i nadále bude potřeba zajistit bezpečné a udržitelné postupy demontáže, jakož i to, aby bylo na palubě řádně nakládáno s nebezpečnými materiály a aby tam tyto materiály byly řádně identifikovány.

Význam nařízení o recyklaci lodí by měl být posuzován také s ohledem na politické a regulační prostředí EU, které se od jeho přijetí značně změnilo. Nařízení o recyklaci lodí se zaměřuje na bezpečné a k životnímu prostředí šetrné způsoby nakládání s nebezpečnými materiály a odpady a jejich skladování, což vede ke zvýšení energetické účinnosti a účinnému využívání zdrojů prostřednictvím recyklace materiálů (zejména ocelového šrotu) a je v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu, akčního plánu pro oběhové hospodářství, akčního plánu pro nulové znečištění, sdělení o udržitelné modré ekonomice a ekologické transformace v rámci taxonomie EU.

Zúčastněné strany se však obecně domnívají, že nařízení o recyklaci lodí dostatečně nepřispívá k průmyslové strategii EU, nezajišťuje konkurenceschopný ocelářský průmysl EU a že má potenciál hrát při dekarbonizaci odvětví námořní dopravy větší roli. Větší množství recyklovaných lodí v EU a odpovídající větší odběr ocelového šrotu z recyklace lodí by mohly zajistit stabilní dodávky vysoce kvalitního šrotu, který by ocelářský průmysl EU mohl využít jako surovinu k dosažení svých cílů v oblasti dekarbonizace. Tyto aspekty mají zvláštní význam v souvislosti s připravovanou dohodou o čistém průmyslu, průmyslovou námořní strategií a akčním plánem pro ocelářství. Některé zúčastněné strany se domnívají, že nařízení o recyklaci lodí dostatečně nezačleňuje zohledňování životního cyklu při recyklaci lodí, a to prostřednictvím návrhu na základě přístupu „od kolébky ke kolébce“ a komplexního materiálového pasu pro každou loď.

4. ZÍSKANÉ POZNATKY

Vzhledem k tomu, že účinnost nařízení o recyklaci lodí je značně oslabována změnou vlajky, pod kterou lodě plují, je třeba zvážit, jak tento problém řešit, aby bylo možné účinně provádět klíčová ustanovení nařízení o recyklaci lodí. To má zásadní význam pro dosažení současného hlavního cíle nařízení o recyklaci lodí, kterým je zajištění demontáže lodí plujících pod vlajkami členských států EU v bezpečných a environmentálně šetrných zařízeních. V této souvislosti je nezbytné vyjasnit, podle čeho se na jedné straně určuje, že loď je určena k recyklaci nebo že se stane odpadem, a kdo je na druhé straně odpovědným vlastníkem, a to s ohledem na úlohu, kterou v současné době hrají při obchodování s loděmi s ukončenou životností kupující platící v hotovosti. Poté by se měly zvážit vhodné mechanismy, které by vlastníkům lodí plujících pod vlajkami členských států EU zabránily obcházet jejich povinnosti nechat tyto lodě recyklovat v zařízeních uvedených na evropském seznamu.

V tomto ohledu by bylo možné zvážit různé možnosti. Jednou z nich by mohlo být pokračování v práci na vytvoření finanční pobídky, jež je uvedena v článku 29 nařízení o recyklaci lodí. Ta by mohla mít podobu licence na recyklaci lodí udělované všem lodím vplouvajícím do přístavu EU, která by překlenula rozdíl v příjmech mezi demontážemi v zařízeních uvedených na evropském seznamu a v zařízeních, která nejsou provozována bezpečným a environmentálně šetrným způsobem. Další možností by mohlo být použití konceptu „skutečného majitele“ lodí namísto registrovaného vlastníka spojeného s vlajkou země. Obě navrhované možnosti vyvolaly mezi zúčastněnými stranami odlišné názory. Dopad těchto citlivých opatření v rámci nařízení o recyklaci lodí si zaslouží zvláštní analýzu provedenou v jiném kontextu.

Případnou aktualizaci ustanovení Hongkongské úmluvy na základě ustanovení nařízení o recyklaci lodí považují sdružení majitelů lodí a některé členské státy EU za možný slibný krok k dosažení ambicióznějších a harmonizovanějších celosvětových norem pro recyklaci lodí.

Zároveň by se mohlo zvážit vyjasnění norem nařízení o recyklaci lodí s cílem zajistit rovné podmínky pro zařízení v EU. To by mohlo zahrnovat například vypracování dalších a/nebo specifitějších kritérií pro hodnocení nakládání s odpady a operací využití oceli, zavedení účinných opatření pro kontrolu znečištění a používání čistších technologií a metod při demontáži a recyklaci.

Z hodnocení vyplývá, že nařízení o recyklaci lodí a jeho evropský seznam účinně zajišťují dostatečnou kapacitu pro demontáž lodí, které spadají do jeho oblasti působnosti (včetně lodí, které změnilly vlajku v roce před demontáží). Zároveň však dochází k závěru, že tato kapacita musí neustále růst, aby byla schopna uspokojit poptávku po recyklaci lodí, která by se v příštích deseti letech měla výrazně zvýšit.

Aby byly soupisy nebezpečných materiálů kvalitnější a spolehlivější, je třeba zvážit způsob, jakým by bylo možné posílit celý řetězec odpovědnosti: od kvalifikace odborníků připravujících soupisy nebezpečných materiálů a způsobu získávání prohlášení o materiálech a prohlášení dodavatele o shodě až po metodické pokyny a nástroje pro šetření, které jsou nezbytné k provádění účinných kontrol podle nařízení o recyklaci lodí.

K zajištění řádného prosazování nařízení o recyklaci lodí by všechny členské státy EU měly mít přijata zvláštní ustanovení o sankcích za jeho porušení a zajistit, aby tyto sankce byly dostatečně přísné a odrazovaly od jeho nedodržování. Dále je třeba vyjasnit vzájemné vztahy mezi nařízením o recyklaci lodí a dalšími právními nástroji. Aby se předešlo nadbytečné administrativní zátěži po vstupu Hongkongské úmluvy v platnost, měl by se zvážit způsob, jak zjednodušit požadavky na podávání zpráv nebo certifikací vyplývající ze souběžné existence nařízení o recyklaci lodí a Hongkongské úmluvy.

V neposlední řadě by se v rámci budoucí revize mohly důkladněji zvážit možnosti, jak zvýšit význam nařízení o recyklaci lodí pro dosažení cílů EU v oblasti konkurenceschopnosti, odolnosti a klimatické neutrality EU, a to i prostřednictvím účinného a oběhového využívání zdrojů.