EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.2.2025
COM(2025) 52 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

om anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF

{SWD(2025) 40 final}

1. INDLEDNING

Ophugning af skibe bidrager betydeligt til den cirkulære økonomi, da det fører til genbrug, forberedelse til genbrug og genanvendelse af store mængder værdifulde ressourcer (navnlig stål af høj kvalitet, som typisk udgør mellem 75 % og 85 % af vægten af et fartøj, samt andre metaller og andet udstyr). Men skibe indeholder også store mængder farlige materialer som asbest, polyklorerede bifenyler (PCB), tungmetaller, olie, kviksølv og ozonnedbrydende stoffer. Hvis disse stoffer ikke håndteres, fjernes og bortskaffes på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde, udgør de en betydelig risiko for både menneskers sundhed og miljøet.

Målet med EU-forordningen om ophugning af skibe (ophugningsforordningen eller forordningen)[1] er at forebygge, reducere og fjerne de negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet som følge af ophugning af skibe, der sejler under en medlemsstats flag. Før forordningen om ophugning af skibe blev vedtaget, blev 95 % af de store skibe, der sejler under EU-flag, og EU-ejede skibe ophugget uden for OECD[2], primært i Sydasien (Indien, Bangladesh og Pakistan) via den såkaldte "strandværftsmetode".

Der er tre specifikke mål med ophugningsforordningen: i) sikre, at skibsophugningsanlæg ophugger skibe, der sejler under EU-flag, på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde, ii) sikre korrekt håndtering af farlige materialer på skibe og iii) lette ratificeringen af Den Internationale Søfartsorganisations Hongkongkonvention om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (i det følgende benævnt "Hongkongkonventionen")[3]. Forordningen om ophugning af skibe indeholder bestemmelser, der går videre end Hongkongkonventionen, herunder et krav om, at ejere af skibe, der sejler under EU-flag, skal sikre, at deres skibe kun ophugges på anlæg, som Kommissionen har opført på listen over skibsophugningsanlæg, der opfylder kravene om beskyttelse af miljøet og menneskers sundhed i forordningen om ophugning af skibe. Forordningen om ophugning af skibe omfatter søgående fartøjer med en bruttotonnage på over 500[4].

Ophugningsforordningen indeholder en revisionsklausul, som kræver, at Kommissionen fem år efter anvendelsesdatoen for denne forordning[5] forelægger "*Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning, hvis det er hensigtsmæssigt ledsaget af lovgivningsmæssigt forslag for at sikre, at dens formål opfyldes, og at dens virkning sikres og er berettiget*". I overensstemmelse med denne klausul har Kommissionen iværksat en evalueringsproces for ophugningsforordningen[6]. Denne rapport, der ledsages af arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om evalueringen af forordningen, er resultatet af denne proces. Hvis det er hensigtsmæssigt, kan Kommissionen fremlægge et

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

[2] Konsekvensanalyse 2012. 74 % i Indien, Pakistan og Bangladesh, 22 % i Kina, baseret på bruttotonnage, data fra 2009.

[3] Hongkongkonventionen træder i kraft i juni 2025.

[4] Forordningens anvendelsesområde svarer til Hongkongkonventionens anvendelsesområde. Den finder ikke anvendelse på krigsskibe, andre fartøjer, der anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål, og skibe, der i hele deres driftstid kun sejler i farvande, der hører under jurisdiktionen for den medlemsstat, hvis flag skibet sejler under.

[5] Den generelle dato for anvendelse af forordningen om ophugning af skibe er den 31.12.2018, jf. artikel 32, stk. 1, litra b), hvilket betyder senest den 31.12.2023.

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

forslag til en efterfølgende revision af forordningen, understøttet af en konsekvensanalyse i overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer og værktøjskasse for bedre regulering[7].

2. METODE

Rapporten og den ledsagende evaluering er baseret på en omfattende høring af interessenter. Dette omfattede en offentlig høring, målrettede undersøgelser og interview (med ekspertinteressenter og medlemsstater), en workshop for interessenter og drøftelser i Kommissionens ekspertgruppe om ophugning af skibe. En bred vifte af interessenter bidrog, herunder medlemsstaternes myndigheder, ikkestatslige organisationer (NGO'er) og forskningsorganisationer, erhvervslivets interessenter og deres sammenslutninger (f.eks. skibsredere og skibsadministrationsselskaber, skibsophugningsanlæg, stålindustrier), klassifikationsselskaber, konsulentfirmaer og finansielle institutioner. Litteraturgennemgange, databaser og lovtekster blev desuden i vid udstrækning anvendt til at indsamle yderligere ekspertise og information.

Denne rapport er også baseret på medlemsstaternes rapporter, der kræves indgivet i henhold til artikel 21, stk. 2, i forordningen om ophugning af skibe, og som dækker den første treårige rapporteringsperiode fra 2019-2022. Bilag IX til evalueringen gør indholdet af rapporten for 2019-2022 tilgængeligt og indeholder et sammendrag i overensstemmelse med artikel 21, stk. 2 og 3.

Evalueringen blev gennemført i overensstemmelse med Europa-Kommissionens principper om og metoder for bedre regulering ved hjælp af dens fem fastlagte kriterier: virkningsfuldhed, effektivitet, relevans, sammenhæng og EU-merværdi. Eksterne kontrahenter gennemførte en undersøgelse til støtte for evalueringsrapporten.

Resultaterne af evalueringen er hovedsagelig resultatet af en kvalitativ tilgang i betragtning af de manglende omfattende kvantitative data om fordele og omkostninger. Der findes begrænsede kvantitative data om ophugningsforordningens indvirkning på sundhedsbelastningen for arbejdstagere og på forureningen af kyst- og havmiljøet på grund af mangel på gennemsigtighed i skibsophugningssektoren. Desuden er der ofte mangel på specifikke data om de enkelte skibsværfter for perioden før deres anvendelse, og det er ikke let at adskille ophugningsforordningens indvirkning fra virkningen af flere eksterne faktorer. Der vil derfor være behov for mere effektive rapporteringsforpligtelser ledsaget af harmoniserede metoder og indikatorer for at kunne foretage en mere kvantificeret evaluering af ophugningsforordningen.

Evalueringsperioden løber fra januar 2013 til december 2023. Da de fleste af kravene i forordningen om ophugning af skibe fik gyldighed fra den 31. december 2018, blev december 2018 anvendt som primært sammenligningsgrundlag. Evalueringen omfatter medlemsstaterne og landene i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde samt ophugningsforordningens indvirkning på skibsophugningspraksis i tredjelande.

3. RESULTATERNE AF EVALUERINGEN

Resultaterne af evalueringen viser, at alle målene med ophugningsforordningen i vid udstrækning er nået i forhold til det, der kunne forventes, hvis EU ikke havde grebet ind på

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

dette område. Forordningens virkningsfuldhed er imidlertid i væsentlig grad blevet undermineret af skibsredernes praksis med at skifte det flag, som skibet sejler under, fra en medlemsstats flag til et tredjelands flag, kort tid før skibet ophugges, og i mindre grad af svag håndhævelse af foranstaltninger i forbindelse med fortegnelsen over farlige materialer. I denne rapport skitseres de vigtigste resultater af evalueringen, og der foreslås en række områder, hvor der kan ske forbedringer.

3.1. VIRKNINGSFULDHED

Første mål: Sikre at skibsophugningsanlæg ophugger skibe, der sejler under EU-flag, på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde

Det primære operationelle mål med ophugningsforordningen er, at udtjente skibe, der sejler under en medlemsstats flag, ophugges på anlæg, som er godkendt af EU og opført på den europæiske liste over skibsophugningsanlæg. For at være opført på denne liste skal et skibsophugningsanlæg opfylde sikkerheds- og miljøkravene i forordningen om ophugning af skibe. Med hensyn til anlæg i EU skal de kompetente nationale myndigheder kontrollere, at disse krav er opfyldt, og i givet fald meddele Kommissionen, at det pågældende anlæg bør opføres på listen. Skibsophugningsanlæg i tredjelande skal indgive en ansøgning om optagelse på den europæiske liste over skibsophugningsanlæg til Kommissionen. Kommissionen vurderer, hvordan disse anlæg opfylder kravene i forordningen om ophugning af skibe, herunder gennem inspektioner på stedet, inden den beslutter, hvorvidt de skal optages på listen. Den første europæiske liste over skibsophugningsanlæg blev vedtaget i december 2016, hvor 18 anlæg i EU er optaget på listen. Ved udgangen af evalueringsperioden indeholdt den 12. udgave af listen[8] 45 skibsophugningsanlæg, herunder 35 anlæg i Europa (EU, Norge og Det Forenede Kongerige), ni i Tyrkiet og et i USA. Ansøgninger fra andre anlæg, navnlig fra Indien, er ved at blive vurderet.

Overordnet set har optagelsen af disse anlæg på den europæiske liste og ansøgernes udsigt til at blive optaget på den, sammen med kontrolmekanismerne med uafhængigt tilsyn, bidraget til højere miljømæssige og sociale standarder for skibsophugningspraksis. I den forbindelse er rapporterne fra over 55 af Kommissionens inspektioner af 25 anlæg på verdensplan en værdifuld informationskilde,[9] navnlig med hensyn til afbødning af de eksterne virkninger, der påvirker industrien. Den europæiske liste er også et referencepunkt for bæredygtig skibsophugningspraksis i og uden for EU.

Ophugningsforordningens effekt er imidlertid blevet betydeligt undermineret af praksissen med, at EU-virksomheder omflager skibe, kort tid før de ophugges. Disse omflagede skibe er ikke længere omfattet af forordningen om ophugning af skibe og kan ophugges hvor som helst, når de bliver til affald uden for EU. I de fleste tilfælde bliver de ophugget i Sydasien. Selv om andelen af skibe, der sejler under EU-flag, i 2023 udgjorde ca. 13 % af den samlede verdensflåde, var procentdelen af udtjente skibe, der sejler under et EU-flag, på ophugningstidspunktet under 7 % sammenlignet med antallet af skibe, der blev ophugget på verdensplan.

Den vigtigste afgørende faktor for rederier, der vælger et skibsophugningsanlæg, er den pris, som et anlæg tilbyder for ophugning af deres skibe. Priserne, der tilbydes af anlæggene i Sydasien, har konsekvent været højere end i resten af verden på grund af i) den manglende internalisering af de miljømæssige og sociale omkostninger (eksternaliteter) ved

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=OJ:L_202302726.
[9] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships/site-inspection-reports_en.

skibsophugningspraksis på disse anlæg og ii) deres evne til at tilbyde høje priser på stålskrot i betragtning af den store efterspørgsel fra deres byggesektor og anvendelsen af yderligere valsning til forarbejdning af stålskrot, hvilket er billigere end andre former for stålgenvinding, der generelt anvendes andre steder.

I den forbindelse ophugges mange skibe, der ejes af EU-rederier, ikke på skibsophugningsanlæg, som er optaget på den europæiske liste på trods af en større bevidsthed om socialt og miljømæssigt ansvar og det forhold, at den europæiske liste sikrer tilstrækkelig kapacitet til at håndtere udtjente skibe, der sejler under EU-flag. På grund af omflagning umiddelbart før ophugning er det ofte bare ikke muligt at håndhæve bestemmelserne i ophugningsforordningen om skibsredernes forpligtelse til at få skibet ophugget på et anlæg, der er optaget på den europæiske liste.

Anden målsætning: sikring af korrekt håndtering af farlige materialer på skibe

Rederierne skal oprette en fortegnelse over farlige materialer for hvert af deres skibe. Fortegnelsens kvalitet og fuldstændighed er afgørende for sikring af en sikker og bæredygtig ophugningspraksis. Data indberettet på frivillig basis i perioden 2021-2023 om havnestatskontrolinspektioner i forbindelse med ophugningsforordningen, som kontrollerer fortegnelsen over farlige materialer, viser imidlertid, at 45 % af de inspicerede skibe ikke overholdt forordningen om ophugning af skibe, og at der i de fleste af disse tilfælde ikke fandtes et fortegnelsescertifikat eller tilsvarende for skibe, der sejler under et tredjelands flag. Certifikatet med en fortegnelse over farlige materialer er imidlertid almindeligt tilgængeligt i ophugningsfasen, når de overdrages til skibsophugningsanlægget for at gøre det lettere at ophugge det pågældende skib. Ikke desto mindre er fortegnelserne over farlige materialers kvalitet og fuldstændighed ofte utilstrækkelige. Det er derfor almindeligt anerkendt, at de skal være mere pålidelige.

Tredje mål: lette ratificeringen af Hongkongkonventionen

Evalueringen viser, at forordningen om ophugning af skibe har ydet et positivt bidrag til ratificeringen af Hongkongkonventionen. Det mindste antal ratifikationer, der skal til, før den kan træde i kraft, blev nået i 2023, og næsten 50 % af dem blev foretaget af medlemsstaterne. Ud over det, som analysen af ratificeringstallene viser, står det klart, at ophugningsforordningen i mange år har været det eneste internationale retlige instrument, der fastsætter specifikke krav til skibsophugning, og at det var et vigtigt benchmark, der blev anvendt af mange interessenter og myndigheder uden for EU.

3.2. EFFEKTIVITET

På grundlag af de vurderinger og oplysninger, der er indsamlet fra de gennemførte undersøgelser og interview anses omkostningerne ved gennemførelse af kravene i ophugningsforordningen generelt for at have været lave til moderate i evalueringsperioden. Der blev foretaget håndgribelige forbedringer på anlæg, der er opført på EU's liste, således at de kunne drives i overensstemmelse med kravene i ophugningsforordningen, så der er rimelig grund til at tro, at forordningen har haft en positiv indvirkning på sundheden og miljøet. Manglen på et klart referencescenario for, hvad der ville være sket, hvis ophugningsforordningen ikke fandtes, og den begrænsede adgang til kvantitative data betyder, at det ikke er muligt at foretage en fuldt ud kvantificeret cost-benefit-analyse og monetarisering med det resultat, at de generelt positive samlede konklusioner om effektivitet i vid udstrækning er baseret på kvalitative data.

Moderate omkostninger tilskrives medlemsstaternes godkendelser af skibsophugningsanlæg og syn af skibe. Omkostningerne, der er forbundet med havnestatskontrol i forbindelse med

ophugningsforordningen, anses for lave. Flere af EU's medlemsstater påpegede imidlertid, at der var behov for flere ressourcer, specifik vejledning og undersøgelsesværktøjer, hvis disse kontroller skal være effektive. Omkostningerne varierer fra medlemsstat til medlemsstat, først og fremmest afhængigt af betydningen af skibsfart og skibsophugning i den pågældende medlemsstat, men også af forskellige håndhævelsespraksisser og -beføjelser samt af de ressourcer, der er afsat til at håndhæve ophugningsforordningen. Ophugningsanlæg i tredjelande beretter om høje omkostninger til opgradering af deres infrastruktur og praksis for at bringe dem i overensstemmelse med forordningen og til at få dem opført på den europæiske liste. Dog giver det omdømmemæssige fordele, der fører til en positiv indvirkning på indtægter og investeringer, at være opført på listen. For skibsrederne varierer de omkostninger, der er forbundet med fortegnelserne over farlige materialer, afhængigt af skibet og kvaliteten af den leverede tjeneste, men de er fortsat ubetydelige. De negative økonomiske virkninger af forordningen for skibsrederne, som hænger sammen med indtægtstabet fra salg af udtjente skibe til anlæg, der er opført på EU's liste, blev ikke realiseret som forventet på det tidspunkt, hvor forordningen blev vedtaget, navnlig fordi den blev omgået. Af samme grund ændrede ophugningsforordningen ikke på de ugunstige konkurrenceforhold for EU's skibsophugningsanlæg, da EU's andel af ophugningsmarkedet fortsat var begrænset.

Ophugningsforordningen indeholder et begrænset antal indberetningsforpligtelser, som alle blev analyseret og anset for stort set at være forholdsmæssige. Man arbejder på at reducere rapporteringsomkostningerne, f.eks. for at sikre rapporteringssynergier med Hongkongkonventionen i overensstemmelse med "engangsprincippet". En måde, administrative byrder kan nedbringes, er at forlænge gyldighedsperioden for optagelse på den europæiske liste (i øjeblikket fem år, hvorefter den kan forlænges).

3.3. SAMMENHÆNG

Samlet set anses ophugningsforordningen for at være internt sammenhængende og konsekvent. Opdagelse og håndtering af overtrædelser heraf er imidlertid vanskelig på grund af skibsfarts- og ophugningsaktiviteternes globale karakter og begrænsede gennemsigtighed, en kompleks forsyningskæde, der inddrager forskellige interessenter og mellemled, samt det forhold, at et skib let kan skifte flag. Dette gør det vanskeligt at identificere et skib, der er bestemt til ophugning, at spore dets rejse og at holde de faktiske beslutningstagere ansvarlige for deres handlinger, hvilket volder problemer for håndhævelsesmyndighederne. Det kan også være problematisk at fastslå, hvilken forordning der finder anvendelse som følge af et udtjent skibs dobbelte retlige status som farligt affald og som skib. I denne henseende er sammenhængen mellem ophugningsforordningen og forordningen om overførsel af affald[10], som begge kan finde anvendelse på udtjente skibe afhængigt af omstændighederne, undertiden også forvirrende.

Selv om forordningen om ophugning af skibe i vid udstrækning er i overensstemmelse med Hongkongkonventionen, da den gennemfører den i EU-retten, er nogle få offentlige myndigheder og skibsfartsindustrien bekymret over de gennemførelsesvanskeligheder, der vil opstå, når begge rammer er trådt i kraft. Skibsredere og offentlige myndigheder peger også på retlige uoverensstemmelser mellem Hongkongkonventionen og Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelse heraf, som skal behandles i de relevante internationale fora.

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

3.4. EU-MERVÆRDI

Da der ikke foreligger et fungerende dedikeret globalt instrument til løsning af problemerne med skibsophugning på internationalt plan, mente et stort flertal af deltagerne i høringsprocessen, at man med ophugningsforordningen har skabt et hårdt tiltrængt regelsæt på EU-niveau for gennemførelsen af Hongkongkonventionen i EU.

Blandt interessenter er der forskellige argumenter om, på hvilket lovgivningsplan (på EU-plan eller på internationalt plan) det er mest hensigtsmæssigt at løse problemer med skibsophugning. Skibsfartsindustriens interessenter og nogle EU-medlemsstater mener, at det ville være bedre at løse dem på internationalt plan ved hjælp af Hongkongkonventionen, hvilket understreger behovet for lige vilkår på globalt plan. På den anden side peger argumenter for at fortsætte arbejdet med dette på EU-plan på det højere ambitionsniveau og kontrolniveau for ophugningsforordningen i forhold til Hongkongkonventionen. Disse støttes navnlig af NGO'er, fagforeninger og skibsophugningssammenslutninger.

Disse interessenter støtter enstemmigt en eventuel revision af Hongkongkonventionen, efter at den er trådt i kraft, hvorved EU bør arbejde for sine højere standarder på Den Internationale Søfartsorganisations plan. Dette omfatter fastsættelse af højere sundheds- og miljøkrav og indførelse af stærkere overvågnings- og kontrolmekanismer, herunder uafhængig kontrol med, om skibsophugningsanlæg i tilstrækkelig grad overholder miljøkrav og krav til arbejdstagernes sikkerhed.

3.5. RELEVANS

Markedet for skibsophugning forventes at vokse betydeligt i den nærmeste fremtid. Behovet for at sørge for en sikker og bæredygtig ophugningspraksis samt korrekt håndtering og identifikation af farlige materialer om bord på skibe vil derfor fortsat være relevant.

Relevansen af ophugningsforordningen bør også vurderes i lyset af EU's politiske og reguleringsmæssige rammer, der har udviklet sig betydeligt siden dens vedtagelse. Ophugningsforordningen, der fokuserer på miljømæssigt forsvarlig håndtering og opbevaring af farlige materialer og affald, hvilket igen kan føre til øget energi- og ressourceeffektivitet gennem genanvendelse af materialer (navnlig skrotstål), er afpasset efter formålene med EU's grønne pagt, handlingsplanen for den cirkulære økonomi, handlingsplanen for nulforurening, meddelelsen om en bæredygtig blå økonomi og den grønne omstilling i henhold til EU-klassificeringssystemet.

Interessenterne finder dog generelt, at ophugningsforordningen ikke i tilstrækkelig grad bidrager til EU's industristrategi, herunder sikring af en konkurrencedygtig stålindustri i EU, og at den har potentiale til at spille en større rolle i dekarboniseringen af skibsfartsindustrien. Øget skibsophugning i EU med en tilsvarende større udbredelse af stålskrot fra skibsophugning kan sikre en stabil forsyning af skrot af høj kvalitet, som EU's stålindustri kan anvende som råmateriale til at nå sine dekarboniseringsmål. Disse aspekter er specielt relevante i forhold til den kommende aftale om ren industri, strategien for den maritime branche og handlingsplanen for stål. Endelig mener nogle interessenter, at ophugningsforordningen ikke i tilstrækkelig grad indkalkulerer livscyklustilgangen i skibsophugning gennem vugge til vugge-design og et omfattende materialepas for hvert skib.

4. ERFARINGER FRA EVALUERINGEN

I betragtning af at ophugningsforordningens virkningsfuldhed undermineres betydeligt af omflagning, bør det overvejes, hvorledes dette problem kan løses, således at der kan ske effektiv implementering af centrale bestemmelser i ophugningsforordningen. Dette er afgørende for at nå det nuværende centrale mål i ophugningsforordningen om at sikre, at skibsophugningsanlæg ophugger skibe, der sejler under EU-flag, på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde. I den forbindelse er det vigtigt på den ene side at præcisere, hvordan det fastlægges, at et skib er bestemt til ophugning eller til at blive til affald, og på den anden side hvem der er den ansvarlige reder, i betragtning af den rolle, som kontantkøbere i øjeblikket spiller med hensyn til handel med udtjente skibe. Der bør derefter overvejes passende mekanismer for at forhindre ejere af skibe, der sejler under EU-flag, i at omgå deres forpligtelser til at få disse skibe ophugget på anlæg, der er opført på EU's liste. I den forbindelse kan forskellige muligheder overvejes. En af dem kan være at fortsætte arbejdet med at udvikle et finansielt incitament, jf. artikel 29 i forordningen om ophugning af skibe. Det kunne være i form af en licens til at ophugge alle skibe, der anløber en havn i EU, og slå bro over indtægtsgabet mellem ophugning på anlæg, der er opført på EU's liste, og på anlæg, der ikke drives på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde. En anden mulighed kunne være at anvende begrebet "reel ejer" af et skib i stedet for registreret ejer, som er knyttet til et lands flag. Begge idéer gav anledning til polariserede synspunkter blandt interessenterne. Konsekvenserne af sådanne følsomme foranstaltninger truffet i henhold til ophugningsforordningen fortjener en særlig analyse i en anden sammenhæng.

Skibsredersammenslutninger og nogle EU-medlemsstater ser muligheden for at forbedre de bestemmelser, der er fastsat i Hongkongkonventionen, på baggrund af bestemmelserne i ophugningsforordningen, som et muligt lovende skridt i retning af mere ambitiøse og harmoniserede globale standarder for ophugning af skibe.

Samtidig kan det også overvejes at præcisere standarderne i ophugningsforordningen for at sikre lige vilkår for anlæg i EU. Dette kunne f.eks. omfatte udvikling af yderligere og/eller mere specifikke kriterier for evaluering af affaldshåndtering og nyttiggørelsesoperationer med hensyn til stål, gennemførelse af effektive foranstaltninger til bekæmpelse af forurening samt anvendelse af renere teknologier og metoder til ophugning og genanvendelse.

Evalueringen viser, at forordningen om ophugning af skibe og dens europæiske liste har været effektive med hensyn til at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet til ophugning af skibe inden for dens anvendelsesområde (herunder skibe, der skiftede flag i løbet af året forud for ophugning). Den konkluderer imidlertid også, at kapaciteten skal fortsætte med at vokse for at kunne imødekomme efterspørgslen efter ophugning af skibe, som forventes at stige betydeligt i løbet af de næste ti år.

For at få mere kvalitative og pålidelige fortegnelser over farlige materialer bør det overvejes, hvordan hele ansvarskæden kan styrkes: fra kvalifikationer hos eksperter, der udarbejder fortegnelser over farlige materialer, og den måde, hvorpå materialeerklæringen og leverandørens overensstemmelseserklæring indhentes, til metodevejledning og undersøgelsesværktøjer, der er nødvendige for at gennemføre effektiv kontrol inden for rammerne af ophugningsforordningen.

For at håndhæve forordningen om ophugning af skibe ordentligt bør alle EU's medlemsstater have specifikke bestemmelser om sanktioner for overtrædelse heraf og sikre, at sanktionerne er strenge nok til at modvirke manglende overholdelse. Samspillet mellem ophugningsforordningen og andre retlige instrumenter skal også præciseres. For at undgå unødvendige administrative byrder, når Hongkongkonventionen træder i kraft, bør det overvejes, hvordan rapporterings- eller certificeringskravene, der følger af sameksistensen af ophugningsforordningen og Hongkongkonventionen, kan strømlines.

Endelig kan man med en eventuel fremtidig revision yderligere vurdere muligheden for, at ophugningsforordningen kan gøres mere relevant for EU's ambitioner med hensyn til EU's konkurrenceevne, modstandsdygtighed og klimaneutralitet, herunder gennem effektiv og cirkulær anvendelse af ressourcer.