EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 19.2.2025
COM(2025) 52 final

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta määruse (EL) nr 1257/2013 (laevade ringlussevõtu kohta ning määruse (EÜ) nr 1013/2006 ja direktiivi 2009/16/EÜ muutmise kohta) kohaldamise kohta

{SWD(2025) 40 final}

1. SISSEJUHATUS

Laevade lammutamine annab märkimisväärse panuse ringmajandusse, kuna see toob kaasa suure hulga väärtuslike ressursside korduskasutamise, korduskasutamiseks ettevalmistamise ja ringlussevõtu (eelkõige puudutab see kvaliteetset terast, mis tavaliselt moodustab 75–85 % laeva massist, aga ka muid metalle ja seadmeid). Kuid laevad sisaldavad ka suures koguses ohtlikke materjale, nagu asbest, polüklooritud bifenüülid, raskmetallid, õli, elavhõbe ja osoonikihti kahandavad ained. Kui neid aineid ei käidelda, eemaldata ja kõrvaldata ohutul ja keskkonnahoidlikul viisil, kujutavad need endast märkimisväärset ohtu nii inimeste tervisele kui ka keskkonnale.

ELi laevade ringlussevõtu määruse (edaspidi „määrus“)[1] eesmärk on vältida, vähendada ja kõrvaldada liikmesriigi lipu all sõitvate laevade ringlussevõtu kahjulikku mõju inimeste tervisele ja keskkonnale. Enne määruse vastuvõtmist lammutati 95 % suurtest ELi lipu all sõitvatest ja ELi omandis olevatest laevadest väljaspool OECDd,[2] peamiselt Lõuna-Aasias (Indias, Bangladeshis ja Pakistanis), kasutades nn randumismeetodit.

Määrus saavutab oma eesmärgi kolme erieesmärgi abil: i) tagada, et ELi lipu all sõitvad laevad lammutatakse ohututes ja keskkonnahoidlikes ringlussevõtukohtades, ii) tagada laevadel olevate ohtlike materjalide nõuetekohane käitlemine ning iii) hõlbustada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni 2009. aasta laevade ohutut ja keskkonnahoidlikku ringlussevõttu käsitleva konventsiooni (Hongkongi konventsioon) ratifitseerimist[3]. Määrus sisaldab sätteid, mis lähevad Hongkongi konventsioonist kaugemale. Muu hulgas peavad ELi lipu all sõitvate laevade omanikud tagama, et nende laevad võetakse ringlusse üksnes sellistes kohtades, mille komisjon on lisanud keskkonna- ja tervisekaitse nõuetele vastavate ringlussevõtukohtade loetellu. Määrus hõlmab merelaevu, mille brutotonnaaž on üle 500 tonni[4].

Määrus sisaldab läbivaatamisklauslit, mille kohaselt peab komisjon hiljemalt viis aastat pärast määruse kohaldamise alguskuupäeva[5] esitama „*Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta, millega kaasnevad vajaduse korral seadusandlikud ettepanekud, et tagada selle eesmärkide täidetus ning mõju tagatus ja põhjendatus*“. Kooskõlas selle klausliga on komisjon käivitanud määruse hindamisprotsessi[6]. Käesolev aruanne koos komisjoni talituste töödokumendiga määruse hindamise kohta on selle protsessi tulemus. Vajaduse korral võib komisjon esitada ettepaneku määruse hilisemaks läbivaatamiseks, mida toetab mõjuhinnang kooskõlas komisjoni parema õigusloome suuniste ja vahenditega[7].

---

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

[2] 2012. aasta mõjuhinnang. 74 % Indias, Pakistanis ja Bangladeshis ning 22 % Hiinas, brutotonnaažil põhinevad 2009. aasta andmed.

[3] Hongkongi konventsioon jõustub 2025. aasta juunis.

[4] Kohaldamisala sarnaneb Hongkongi konventsiooni kohaldamisalaga. Kohaldamisalasse ei kuulu sõjalaevad, muud mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavad valitsussektori laevad ning laevad, mis tegutsevad kogu eluea jooksul selle liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes, kelle lipu all laev sõidab.

[5] Määruse kohaldamise üldine kuupäev on 31.12.2018, nagu on sätestatud artikli 32 lõike 1 punktis b, seega 31. detsembriks 2023.

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

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

2. METOODIKA

Aruanne ja sellega kaasnev hinnang põhinevad ulatuslikel konsultatsioonidel sidusrühmadega. Need hõlmasid avalikku konsultatsiooni, sihtuuringuid ja vestlusi (ekspertidest sidusrühmade ja liikmesriikide esindajatega), sidusrühmade seminari ning arutelu komisjoni laevade ringlussevõtu eksperdirühmas. Osales suur hulk sidusrühmi, sealhulgas liikmesriikide ametiasutused, valitsusvälised ja teadusorganisatsioonid, tööstusharu sidusrühmad ja nende ühendused (nt laevaomanikud ja laevahaldusettevõtjad, laevade ringlussevõtu kohad, terasetööstus), klassifikatsiooniühingud, konsultatsioonifirmad ja finantsasutused. Täiendava ekspertiisi ja teabe kogumiseks kasutati laialdaselt ka kirjanduse ülevaateid, andmebaase ja õigustekste.

Käesolev aruanne põhineb ka liikmesriikide aruannetel, mida nõutakse määruse artikli 21 lõike 2 kohaselt ja mis hõlmavad esimest kolmeaastast aruandlusperioodi (2019–2022). Hinnangu IX lisas tehakse kättesaadavaks 2019.–2022. aasta aruande sisu ning esitatakse kokkuvõte kooskõlas artikli 21 teise ja kolmanda lõiguga.

Hindamine viidi läbi kooskõlas Euroopa Komisjoni parema õigusloome põhimõtete ja metoodikaga, kasutades viit kehtestatud kriteeriumi: kasulik mõju, tõhusus, asjakohasus, sidusus ja Euroopa lisaväärtus. Välistöövõtjad tegid hindamisaruande jaoks toetava uuringu.

Hindamise tulemused põhinevad peamiselt kvalitatiivsel lähenemisviisil, kuna kasu ja kulude kohta puuduvad põhjalikud kvantitatiivsed andmed. Laevade ringlussevõtu sektori vähese läbipaistvuse tõttu on kvantitatiivsed andmed määruse mõju kohta töötajate tervisele ning ranniku- ja merekeskkonna reostusele piiratud. Sageli puuduvad ka konkreetsed andmed üksikute laevatehaste kohta, mis hõlmaksid määruse kohaldamise eelset ajavahemikku, ning ei ole lihtne eristada määruse mõju mitme välisteguri mõjust. Seepärast oleks vaja tõhusamat aruandluskohustust koos ühtlustatud metoodika ja näitajatega, et viia läbi määruse kvantitatiivsem hindamine.

Hindamisperiood kestis 2013. aasta jaanuarist kuni 2023. aasta detsembrini. Kuna enamikku määruse nõudeid hakati kohaldama 31. detsembril 2018, kasutati peamise võrdlusalusena 2018. aasta detsembrit. Hindamine hõlmab liikmesriike ja Euroopa Majanduspiirkonna riike, aga ka määruse mõju laevade ringlussevõtu tavadele kolmandates riikides.

3. HINDAMISE TULEMUSED

Hindamise tulemused näitavad, et määrus on suurel määral saavutanud kõik eesmärgid võrreldes olukorraga, mida oleks võinud eeldada, kui EL ei oleks selles valdkonnas sekkunud. Määruse tõhusust on aga märkimisväärselt vähendanud laevaomanike komme viia laevad vahetult enne ringlussevõttu liikmesriigi lipu alt kolmanda riigi lipu alla ning vähemal määral selliste meetmete nõrk jõustamine, mis on seotud ohtlike materjalide loendiga. Käesolevas aruandes antakse ülevaade hindamise peamistest tulemustest ja pakutakse välja parandamist vajavad valdkonnad.

3.1. KASULIK MÕJU

Esimene eesmärk: tagada, et ELi lipu all sõitvad laevad lammutatakse ohututes ja keskkonnahoidlikes ringlussevõtukohtades

Laevade ringlussevõtu määruse peamine eesmärk on, et liikmesriigi lipu all sõitvad laevad lammutataks pärast nende kasutusea lõppu kohtades, mille EL on heaks kiitnud ja mis on kantud laevade ringlussevõtu kohtade Euroopa loetellu. Sellesse loetellu kandmiseks peab laevade ringlussevõtu koht vastama määruse ohutus- ja keskkonnanõuetele. ELis asuvate

ringlussevõtukohtade puhul peavad pädevad riiklikud asutused kontrollima, kas need nõuded on täidetud, ning asjakohasel juhul teatama komisjonile, et kõnealune koht tuleks loetellu kanda. Kolmandates riikides asuvad laevade ringlussevõtu kohad peavad esitama komisjonile taotluse enda kandmiseks laevade ringlussevõtu kohtade Euroopa loetellu. Komisjon hindab, muu hulgas kohapealsete kontrollide kaudu, kuidas need ringlussevõtukohad vastavad määruse nõuetele, enne kui otsustab, kas kanda need loetellu või mitte. Esimene laevade ringlussevõtu kohtade Euroopa loetelu võeti vastu 2016. aasta detsembris ja selles on 18 ELis asuvat ringlussevõtukohta. Hindamisperioodi lõpus sisaldas 12. nimekiri[8] 45 laevade ringlussevõtu kohta, sh 35 kohta Euroopas (ELis, Norras ja Ühendkuningriigis), üheksa Türgis ja üks USAs. Praegu hinnatakse teiste, eelkõige Indias asuvate ringlussevõtukohtade taotlusi.

Üldiselt on nende ringlussevõtukohtade kandmine Euroopa loetellu ja taotlejate väljavaade sellega ühineda ning sõltumatu järelevalvega kontrollimehhanismid aidanud saavutada laevade ringlussevõtu tavade puhul kõrgemaid keskkonna- ja sotsiaalseid standardeid. Üle 55 komisjoni inspekteerimise aruanded 25 ringlussevõtukoha kohta kõikjal maailmas on siin väärtuslik teabeallikas[9], eelkõige tööstusharu mõjutavate välismõjude leevendamise kohta. Euroopa loetelu on ka võrdlusaluseks kestlikele laevade ringlussevõtu tavadele ELis ja väljaspool seda.

Määruse mõju on aga märkimisväärselt vähendanud ELi ettevõtjate komme registreerida laevad vahetult enne ringlussevõttu ümber. Ümberregistreeritud laevade suhtes määrust ei kohaldata ja neid saab ringlusse võtta ükskõik kus, kui need muutuvad jäätmeteks väljaspool ELi. Enamasti lammutatakse need Lõuna-Aasias. 2023. aastal, kui ELi lipu all sõitvate laevade osakaal oli ligikaudu 13 % maailma laevastikust, oli ELi lipu all sõitvate kasutuselt kõrvaldatud laevade osakaal ringlussevõtu ajal alla 7 % maailmas ringlusse võetud laevade arvust.

Peamine määrav tegur, mille alusel laevandusettevõtja valib laevade ringlussevõtu koha, on hind, mida koht laevade lammutamise eest pakub. Lõuna-Aasia ringlussevõtukohtade hinnad on olnud pidevalt kõrgemad kui mujal maailmas, kuna i) nendes ei võeta arvesse laevade ringlussevõtuga seotud keskkonna- ja sotsiaalseid kulusid (väliskulusid) ning ii) nad suudavad pakkuda terasejäätmete eest kõrgeid hindu, arvestades nende ehitussektori suurt nõudlust ja terasejäätmete ümbervaltsimise kasutamist, mis on odavam kui muud tavaliselt mujal kasutatavad terase ringlussevõtu vormid.

Vaatamata suuremale teadlikkusele sotsiaalsest ja keskkonnaalasest vastutusest ning asjaolule, et Euroopa loetelu tagab piisava mahu ELi lipu all sõitvate kasutuselt kõrvaldatud laevadega tegelemiseks, ei lammutata paljusid ELi laevandusettevõtjatele kuuluvaid laevu Euroopa loetellu kantud laevade ringlussevõtu kohtades. Laevade ümberregistreerimise tõttu vahetult enne ringlussevõttu ei ole sageli võimalik jõustada määrusest tulenevat laevaomanike kohustust lasta laev lammutada Euroopa nimekirjas olevas kohas.

Teine eesmärk: tagada laevadel olevate ohtlike materjalide nõuetekohane käitlemine

Laevandusettevõtjad peavad koostama ohtlike materjalide loendi iga oma laeva kohta. Loendi kvaliteet ja täielikkus on ohutute ja kestlike lammutamistavade tagamisel väga olulised. Aastatel 2021–2023 vabatahtlikult esitatud andmed määrusega seotud ohtlike materjalide loendeid kontrollinud sadamariigi kontrollide kohta näitavad siiski, et 45 % kontrollitud

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

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

laevadest ei vastanud määruse nõuetele ning enamikul juhtudel puudus kolmanda riigi lipu all sõitvatel laevadel ohtlike materjalide sertifikaat või sellega samaväärne dokument. Sertifikaat koos ohtlike materjalide loendiga on siiski üldiselt olemas ringlussevõtu etapis, kui need antakse laevade ringlussevõtu kohale, et hõlbustada laeva lammutamist. Ohtlike materjalide loendite kvaliteet ja täielikkus on sageli aga ebapiisavad. Seetõttu tunnistatakse üldiselt, et need peavad olema usaldusväärsemad.

Kolmas eesmärk: hõlbustada Hongkongi konventsiooni ratifitseerimist

Hindamine näitab, et määrus on aidanud ratifitseerida Hongkongi konventsiooni. 2023. aastal jõuti konventsiooni jõustumiseks minimaalselt vajaliku ratifitseerimiste arvuni, kusjuures ligi 50 % ratifitseerijatest olid ELi liikmesriigid. Lisaks sellele, mida näitab ratifitseerimisandmete analüüs, on selge, et määrus on juba aastaid olnud ainus rahvusvaheline õigusakt, milles on sätestatud konkreetsed laevade ringlussevõtu nõuded, ning et see oli oluline võrdlusalus, mida kasutasid paljud sidusrühmad ja ametiasutused väljaspool ELi.

3.2. TÕHUSUS

Läbiviidud uuringutest ja vestlustest saadud arvamuste ja andmete põhjal leitakse, et laevade ringlussevõtu määruse nõuete rakendamise kulud olid hindamisperioodil üldiselt väikesed või mõõdukad. Euroopa loetellu kantud ringlussevõtukohtades tehti selgeid täiustusi, et need saaksid toimida kooskõlas määruse nõuetega, mistõttu on alust arvata, et määrusel on positiivne mõju tervisele ja keskkonnale. Selge teabe puudumine selle kohta, mis oleks juhtunud ilma määruseta, ja kvantitatiivsete andmete piiratud kättesaadavus tähendab, et ei ole võimalik teha täielikult kvantifitseeritud tasuvus- ja rahalist analüüsi, mistõttu üldised positiivsed järeldused tõhususe kohta põhinevad suures osas kvalitatiivsetel andmetel.

Liikmesriikide poolt laevade ringlussevõtu kohtadele lubade andmise ja laevade kontrolliga seotud kulud on mõõdukad. Määrusest tulenevate sadamariigi kontrollidega seotud kulusid peetakse väikeseks. Mitmed ELi liikmesriigid ütlesid siiski, et kontrollide tõhususe tagamiseks on vaja rohkem ressursse, konkreetseid suuniseid ja uurimisvahendeid. Kulud on liikmesriigiti erinevad. Need sõltuvad esiteks laevanduse ja laevade ringlussevõtu tähtsusest asjaomases liikmesriigis, aga ka erinevatest jõustamistavadest ja volitustest, samuti määruse jõustamiseks eraldatud vahenditest. Kolmandates riikides asuvad ringlussevõtukohad on teatanud suurtest kuludest oma taristu ja tavade ajakohastamisel ja määrusega vastavusse viimisel, et pääseda Euroopa loetellu. Loetellu kuulumine toob aga kaasa mainekasu, millel on positiivne mõju tuludele ja investeeringutele. Laevaomanike jaoks erinevad ohtlike materjalide loenditega seotud kulud sõltuvalt laevast ja osutatava teenuse kvaliteedist, kuid need on igal juhul ebaolulised. Määruse vastuvõtmise ajal eeldatud negatiivne majanduslik mõju laevaomanikele, mis on tingitud saamata jäänud tulust, kui kasutuselt kõrvaldatud laevad müüakse ELi loetellu kantud ringlussevõtukohtadele, ei ole realiseerunud, eelkõige määrusest kõrvalehoidumise tõttu. Samal põhjusel ei muutnud määrus ELi laevade ringlussevõtu kohtade ebasoodsat konkurentsiolukorda, kuna ELi osa ringlussevõtuturul jäi piiratuks.

Määrus sisaldab piiratud arvu aruandekohustusi, mida kõiki analüüsiti ja mis leiti olevat üldiselt proportsionaalsed. Tehakse jõupingutusi aruandluskulude vähendamiseks, näiteks selleks, et tagada aruandluse puhul sünergia Hongkongi konventsiooniga kooskõlas nn ühekordsuse põhimõttega. Halduskoormuse vähendamise üks võimalus oleks pikendada Euroopa loetellu kandmise kehtivusaega (praegu viis aastat, pärast mida saab seda uuendada).

3.3. SIDUSUS

Üldiselt peetakse laevade ringlussevõtu määrust sisemiselt sidusaks ja järjepidevaks. Kuid selle rikkumiste avastamine ja käsitlemine on keeruline, kuna laevandus- ja ringlussevõtutegevus on ülemaailmse iseloomuga ja väheläbipaistev, keerukasse tarneahelasse on kaasatud eri sidusrühmad ja vahendajad ning laev saab hõlpsalt lippu vahetada. See raskendab ringlusse võetava laeva kindlakstegemist, selle teekonna jälgimist ja tegelike otsustajate vastutusele võtmist nende tegevuse eest, mis muudab asja jõustamisasutuste jaoks keeruliseks. Kasutuselt kõrvaldatud laeva kahetise õigusliku seisundi tõttu ohtlike jäätmetena ja laevana võib olla ka keeruline kindlaks määrata, millist määrust kohaldada. Sellega seoses nähakse mõnikord segadust tekitavana ka laevade ringlussevõtu määruse ja jäätmesaadetiste määruse[10] (mõlemaid määrusi võidakse olenevalt asjaoludest kohaldada kasutuselt kõrvaldatud laevade suhtes) vahelist sidusust.

Kuigi määrus on suures osas kooskõlas Hongkongi konventsiooniga, kuna sellega rakendatakse konventsiooni ELi õiguses, on mõned avaliku sektori asutused ja laevandussektor mures rakendamisraskuste pärast, mis tekivad pärast mõlema raamistiku jõustumist. Laevaomanikud ja avaliku sektori asutused osutavad ka Hongkongi konventsiooni ning Baseli konventsiooni (ohtlike jäätmete üle piiri viimise ja kõrvaldamise kontrolli kohta) vahelistele õiguslikele vastuoludele, millega tuleb tegeleda asjakohastel rahvusvahelistel foorumitel.

3.4. ELI LISAVÄÄRTUS

Kuna rahvusvahelisel tasandil puudub toimiv laevade ringlussevõtu probleeme käsitlev ülemaailmne vahend, oli valdav enamik konsultatsiooniprotsessis osalejaid seisukohal, et laevade ringlussevõtu määrusega loodi hädavajalik ELi raamistik Hongkongi konventsiooni rakendamiseks ELis.

Sidusrühmad on erineval seisukohal küsimuses, kas laevade ringlussevõtu küsimuste käsitlemiseks on asjakohasemad ELi või rahvusvahelise tasandi õigusaktid. Laevandussektori sidusrühmad ja mõned ELi liikmesriigid usuvad, et nende küsimustega saaks paremini tegeleda rahvusvahelisel tasandil Hongkongi konventsiooni abil, rõhutades vajadust võrdsete tingimuste järele kogu maailmas. Kuid sidusrühmad, kes pooldavad selles valdkonnas töö jätkamist ELi tasandil, osutavad asjaolule, et Hongkongi konventsiooniga võrreldes on laevade ringlussevõtu määrus ambitsioonikam ja sellega nähakse ette põhjalikum kontroll. Seda seisukohta toetavad eelkõige valitsusvälised organisatsioonid, ametiühingud ja laevade ringlussevõtu ühendused.

Need sidusrühmad toetavad ühehäälselt Hongkongi konventsiooni võimalikku läbivaatamist pärast selle jõustumist ning seda, et EL peaks edendama oma kõrgemaid standardeid Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni tasandil. See hõlmab rangemate tervise- ja keskkonnanõuete ning tugevamate seire- ja kontrollimehhanismide kehtestamist, muu hulgas laevade ringlussevõtu kohtade piisavatele töötajate ohutuse ja keskkonnanõuetele vastavuse sõltumatut kontrollimist.

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

3.5. ASJAKOHASUS

Laevade ringlussevõtu turg peaks lähitulevikus märkimisväärselt kasvama. Seetõttu jääb asjakohaseks vajadus tagada ohutud ja jätkusuutlikud lammutamistavad ning laevadel olevate ohtlike materjalide nõuetekohane haldamine ja kindlakstegemine.

Määruse asjakohasust tuleks hinnata ka ELi poliitika- ja õigusmaastiku valguses, mis on pärast määruse vastuvõtmist märkimisväärselt muutunud. Keskendumine ohtlike materjalide ja jäätmete keskkonnahoidlikule käitlemisele ja ladustamisele, mis omakorda suurendab materjalide (eelkõige terasejäätmete) ringlussevõtu kaudu energia- ja ressursitõhusust, on kooskõlas ELi roheleppe, ringmajanduse tegevuskava, nullsaaste tegevuskava, kestliku sinise majanduse teatise ja ELi taksonoomia kohase rohepöörde eesmärkidega.

Sidusrühmad on aga üldiselt seisukohal, et määrus ei aita piisavalt kaasa ELi tööstusstrateegiale, sh konkurentsivõimelise ELi terasetööstuse tagamisele, ning et sellel on potentsiaali mängida suuremat rolli laevandussektori CO_2 heite vähendamisel. Laevade suurem ringlussevõtt ELis koos sellest tuleneva terasejäätmete suurema kasutuselevõtuga võiks tagada kvaliteetse vanametalli stabiilse tarnimise, mida ELi terasetööstus saaks kasutada lähteainena CO_2 heite vähendamise eesmärkide saavutamiseks. Need aspektid on eriti olulised tulevase puhta tööstuse kokkuleppe, tööstusliku merendusstrateegia ja terase tegevuskava kontekstis. Lisaks usuvad mõned sidusrühmad, et määrus ei integreeri olelusringil põhinevat mõtteviisi piisavalt laevade ringlussevõttu hällist hällini kavandamise ja iga laeva põhjaliku materjalipassi kaudu.

4. SAADUD KOGEMUSED

Arvestades, et laevade ümberregistreerimisega vähendatakse märkimisväärselt määruse tõhusust, tuleks kaaluda, kuidas seda probleemi lahendada, nii et määruse põhisätteid oleks võimalik tõhusalt rakendada. See on väga oluline, et saavutada määruse praegune põhieesmärk – tagada, et ELi lipu all sõitvad laevad lammutatakse ohututes ja keskkonnahoidlikes ringlussevõtukohtades. Sellega seoses on oluline selgitada, kuidas on kindlaks tehtud, et laev on ette nähtud ringlussevõtuks või jäätmeteks muutumiseks ning kes on vastutav omanik, võttes arvesse sularaha eest ostjate praegust rolli kasutuselt kõrvaldatud laevadega kauplemisel. Seejärel tuleks kaaluda asjakohaseid mehhanisme, et vältida olukorda, kus ELi lipu all sõitvate laevade omanikud hoiduvad kõrvale kohustusest lasta need laevad Euroopa loetellu kantud kohtades ringlusse võtta. Sellega seoses võiks kaaluda erinevaid võimalusi. Esiteks võiks jätkata tööd määruse artiklis 29 osutatud rahalise stiimuli väljatöötamiseks. See võiks toimuda laevade ringlussevõtu litsentsi vormis kõigile ELi sadamat külastavatele laevadele ning kaotada saadava tulu erinevuse ELi loetellu kantud kohtades ning kohtades , mis ei tegutse ohutul ja keskkonnahoidlikul viisil. Teine võimalus oleks kohaldada riigi lipuga seotud registreeritud omaniku asemel laeva „tegeliku kasusaaja“ mõistet. Mõlemad ideed tekitasid sidusrühmade seas vastakaid seisukohti. Selliste tundlike meetmete määrusse lisamise mõju väärib eraldi analüüsi teises kontekstis.

Laevaomanike ühendused ja mõned ELi liikmesriigid peavad Hongkongi konventsiooni sätete ajakohastamise võimalust laevade ringlussevõtu määruse sätete alusel võimalikuks paljutõotavaks sammuks ambitsioonikamate ja ühtlustatud ülemaailmsete laevade ringlussevõtu standardite poole.

Samal ajal võiks kaaluda ka määruse standardite selgitamist, et tagada ELi ringlussevõtukohtadele võrdsed tingimused. See võib hõlmata näiteks täiendavate ja/või konkreetsemate kriteeriumide väljatöötamist jäätmekäitluse ja terase taaskasutamise hindamiseks, tõhusate saastekontrolli meetmete rakendamist ning puhtamate lammutamise ja ringlussevõtu tehnoloogiate ja meetodite kasutamist.

Hindamine näitab, et määrus ja selle Euroopa loetelu on olnud tõhusad, et tagada piisav maht selle kohaldamisalasse kuuluvate laevade lammutamiseks (sh laevad, mis vahetasid lippu lammutamisele eelnenud aastal). Samas jõutakse ka järeldusele, et maht peab jätkuvalt kasvama, et rahuldada laevade ringlussevõtu nõudlust, mis järgmise kümne aasta jooksul eeldatavasti märkimisväärselt suureneb.

Selleks et ohtlike materjalide loendid oleksid kvalitatiivsemad ja usaldusväärsemad, tuleks kaaluda, kuidas tugevdada kogu vastutusahelat: alates ohtlike materjalide loendeid koostavate ekspertide kvalifikatsioonist ning materjalideklaratsiooni ja tarnija vastavusdeklaratsiooni saamise viisist kuni metoodiliste suuniste ja uurimisvahenditeni, mida on vaja määruse alusel tõhusa kontrolli tegemiseks.

Määruse nõuetekohaseks jõustamiseks peaksid kõik ELi liikmesriigid kehtestama erisätted selle rikkumise eest määratavate karistuste kohta ja tagama, et karistused on piisavalt ranged vältimaks nõuete täitmata jätmist. Samuti tuleb selgitada määruse ja muude õigusaktide koostoimet. Selleks et vältida tarbetut halduskoormust pärast Hongkongi konventsiooni jõustumist, tuleks kaaluda, kuidas ühtlustada aruandlus- või sertifitseerimisnõuded, mis hakkavad kehtima määruse ja Hongkongi konventsiooni kooseksisteerimise ajal.

Lisaks võiks mis tahes tulevase läbivaatamise käigus täiendavalt hinnata võimalust muuta määrus asjakohasemaks ELi konkurentsivõime, vastupanuvõime ja kliimaneutraalsuse alaste ELi eesmärkide seisukohast, muu hulgas ressursside tõhusa ja ringluspõhise kasutamise kaudu.