EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 19.2.2025
COM(2025) 52 final

POROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

o uporabi Uredbe (EU) št. 1257/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o recikliranju ladij in spremembi Uredbe (ES) št. 1013/2006 in Direktive 2009/16/ES

{SWD(2025) 40 final}

1. UVOD

Razstavljanje ladij pomembno prispeva h krožnemu gospodarstvu, saj vodi k ponovni uporabi, pripravi za ponovno uporabo in recikliranju velikih količin dragocenih virov (zlasti visokokakovostnega jekla, ki običajno predstavlja med 75 % in 85 % teže plovila, ter drugih kovin in opreme). Vendar ladje vsebujejo tudi velike količine nevarnih materialov, kot so azbest, poliklorirani bifenili (PCB), težke kovine, nafta, živo srebro, snovi, ki tanjšajo ozonski plašč. Če ravnanje s temi snovmi, njihovo odstranjevanje in odlaganje ni varno in okolju prijazno, pomenijo znatna tveganja za zdravje ljudi in okolje.

Namen uredbe EU o recikliranju ladij (v nadaljnjem besedilu: uredba o recikliranju ladij ali uredba)[1] je preprečiti, zmanjšati in odpraviti škodljive učinke recikliranja ladij, ki plujejo pod zastavo države članice, na zdravje ljudi in okolje. Pred sprejetjem te uredbe je bilo 95 % velikih ladij, ki so plule pod zastavo EU in so bile v lasti EU, razstavljenih zunaj držav OECD[2], večinoma v južni Aziji (Indija, Bangladeš in Pakistan) po tako imenovani plažni metodi.

Uredba o recikliranju ladij dosega svoj namen s tremi posebnimi cilji: (i) zagotovitvijo, da se ladje pod zastavo EU razstavljajo v varnih in okolju prijaznih obratih, (ii) zagotovitvijo ustreznega ravnanja z nevarnimi materiali na ladjah in (iii) pospešitvijo ratifikacije Mednarodne konvencije iz Hongkonga Mednarodne pomorske organizacije o varnem in okolju prijaznem recikliranju ladij iz leta 2009 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija iz Hongkonga)[3]. Uredba vsebuje določbe, ki presegajo Konvencijo iz Hongkonga, vključno z zahtevo, da lastniki ladij pod zastavo EU zagotovijo, da se njihove ladje reciklirajo le v obratih, ki jih je Komisija navedla kot skladne z zahtevami iz uredbe o recikliranju ladij glede varstva okolja in varovanja zdravja ljudi. Uredba o recikliranju ladij zajema morska plovila z bruto tonažo nad 500[4].

Uredba o recikliranju ladij vključuje klavzulo o pregledu, ki od Komisije zahteva, da pet let po začetku uporabe te uredbe[5] „Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju te uredbe in mu po potrebi predloži zakonodajne predloge, da se zagotovi uresničevanje njenih ciljev ter njenega utemeljenega učinka“. Komisija je v skladu s to klavzulo začela postopek ocenjevanja uredbe o recikliranju ladij[6]. Rezultat tega postopka je to poročilo, ki mu je priložen delovni dokument služb Komisije o oceni uredbe. Komisija bi lahko po potrebi predložila predlog za poznejšo revizijo uredbe, podprt z oceno učinka v skladu s smernicami in zbirko orodij Komisije za boljše pravno urejanje[7].

---

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

[2] Ocena učinka iz leta 2012. Po podatkih iz leta 2009 na podlagi bruto tonaže 74 % v Indiji, Pakistanu in Bangladešu, 22 % na Kitajskem.

[3] Konvencija iz Hongkonga bo začela veljati junija 2025.

[4] Področje uporabe je podobno področju uporabe Konvencije iz Hongkonga. Izključuje vojne ladje, druga plovila, ki se uporabljajo le za nekomercialne vladne namene, in ladje, ki vso življenjsko dobo delujejo v vodah pod pristojnostjo države članice, pod zastavo katere ladja pluje.

[5] Splošni datum začetka uporabe uredbe o recikliranju ladij je 31. december 2018, kot je določeno v členu 32(1), točka (b), torej do 31. decembra 2023.

[6] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-Uredba-EU-o-recikliranju-ladij-ocena_sl.

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

2. METODOLOGIJA

Poročilo in priložena ocena temeljita na obsežnem posvetovanju z deležniki. To je vključevalo javno posvetovanje, ciljne ankete in razgovore (s strokovnimi deležniki in državami članicami), delavnico za deležnike in razpravo v strokovni skupini Komisije za recikliranje ladij. Prispevali so najrazličnejši deležniki, poleg drugih organi držav članic, nevladne organizacije in raziskovalne organizacije, deležniki iz industrije in njihova združenja (npr. lastniki ladij in družbe za upravljanje ladij, obrati za recikliranje ladij, jeklarska industrija), klasifikacijski zavodi, svetovalna podjetja in finančne ustanove. Za zbiranje dodatnega strokovnega znanja in informacij so se obširno uporabljali tudi pregledi literature, podatkovne zbirke in pravna besedila.

To poročilo poleg tega temelji na poročilih držav članic, ki se zahtevajo v skladu s členom 21(2) uredbe o recikliranju ladij in zajemajo prvo triletno obdobje poročanja 2019–2022. V Prilogi IX k oceni sta na voljo vsebina poročila za obdobje 2019–2022 ter povzetek v skladu s členom 21(2) in (3).

Ocena je bila izvedena v skladu z načeli in metodologijo Evropske komisije za boljše pravno urejanje, uporabljenih pa je bilo pet uveljavljenih meril: učinkovitost, uspešnost, ustreznost, skladnost in dodana vrednost EU. Zunanji izvajalci so izvedli podporno študijo za ocenjevalno poročilo.

Ugotovitve ocenjevanja so predvsem rezultat kvalitativnega pristopa, saj ni celovitih kvantitativnih podatkov o koristih in stroških. Kvantitativni podatki o vplivu uredbe o recikliranju ladij na zdravje delavcev ter onesnaževanje obalnega in morskega okolja so zaradi pomanjkanja preglednosti sektorja recikliranja ladij skromni. Poleg tega pogosto ni dovolj specifičnih podatkov o posameznih ladjedelnicah za obdobje pred njihovo uporabo, učinka uredbe o recikliranju ladij pa ni lahko ločiti od učinka več zunanjih dejavnikov. Zato bi bile za količinsko bolj opredeljeno oceno uredbe o recikliranju ladij potrebne učinkovitejše obveznosti poročanja ter usklajena metodologija in kazalniki.

Obdobje ocenjevanja traja od januarja 2013 do decembra 2023. Ker se je večina zahtev iz uredbe o recikliranju ladij začela uporabljati 31. decembra 2018, je bil kot glavna točka primerjave uporabljen december 2018. Ocena zajema države članice in države Evropskega gospodarskega prostora ter učinek uredbe o recikliranju ladij na prakse recikliranja ladij v državah, ki niso članice EU.

3. UGOTOVITVE OCENE

Ugotovitve ocene kažejo, da je uredba o recikliranju ladij pretežno dosegla vse svoje cilje v primerjavi s tem, kar bi bilo mogoče pričakovati, če EU na tem področju ne bi posredovala. Vendar je bila učinkovitost uredbe znatno zmanjšana zaradi prakse lastnikov ladij, da tik pred recikliranjem ladje zamenjajo zastavo države članice z zastavo tretje države, v manjši meri pa tudi zaradi slabega izvrševanja ukrepov v zvezi s popisom nevarnih materialov. V tem poročilu so opisane glavne ugotovitve ocene in predlagana področja, na katerih so potrebne izboljšave.

3.1. UČINKOVITOST

Prvi cilj: zagotovitev razstavljanja ladij pod zastavo EU v varnih in okolju prijaznih obratih

Glavni operativni cilj uredbe o recikliranju ladij je, da se ladje, ki plujejo pod zastavo države članice, ob koncu življenjske dobe razstavijo v obratih, ki jih odobri EU in so na evropskem seznamu obratov za recikliranje ladij. Da bi bil obrat za recikliranje ladij uvrščen na ta

seznam, mora izpolnjevati varnostne in okoljske zahteve iz uredbe o recikliranju ladij. Za obrate v EU morajo pristojni nacionalni organi preveriti, ali so te zahteve izpolnjene, in če so, Komisiji sporočiti, da je treba zadevni obrat uvrstiti na seznam. Obrati za recikliranje ladij v tretjih državah morajo Komisiji predložiti vlogo za uvrstitev na evropski seznam obratov za recikliranje ladij. Preden se Komisija odloči, ali jih bo uvrstila na seznam, tudi z inšpekcijskimi pregledi na terenu oceni, kako izpolnjujejo zahteve iz uredbe o recikliranju ladij. Prvi evropski seznam obratov za recikliranje ladij je bil sprejet decembra 2016, na njem pa je bilo 18 obratov v EU. Ob koncu obdobja ocenjevanja je 12. izdaja seznama[8] vsebovala 45 obratov za recikliranje ladij, in sicer 35 obratov v Evropi (EU, Norveška in Združeno kraljestvo), devet obratov v Turčiji in en obrat v ZDA. Vloge drugih obratov, zlasti iz Indije, se ocenjujejo.

Na splošno sta vključitev teh obratov na evropski seznam in možnost, da se vlagatelji uvrstijo nanj, v povezavi z nadzornimi mehanizmi z neodvisnim nadzorom prispevali k višjim okoljskim in socialnim standardom v praksah recikliranja ladij. Poročila o več kot 55 inšpekcijskih pregledih Komisije v 25 obratih po vsem svetu so v zvezi s tem dragocen vir informacij[9], zlasti glede blažitve zunanjih učinkov, ki vplivajo na industrijo. Evropski seznam je tudi referenčna točka za trajnostne prakse recikliranja ladij v EU in zunaj nje.

Toda učinkovitost uredbe o recikliranju ladij je močno zmanjšala praksa družb iz EU, ki tik pred recikliranjem zamenjajo zastavo ladij. Za te ladje pod zamenjano zastavo uredba o recikliranju ladij ne velja več in jih je mogoče reciklirati kjer koli, ko postanejo odpadki zunaj EU. V večini primerov se razstavljajo v Južni Aziji. Čeprav je leta 2023 delež ladij pod zastavo EU znašal približno 13 % celotne svetovne flote, je bil delež izrabljenih ladij pod zastavo EU v času recikliranja manjši od 7 % glede na število ladij, recikliranih po vsem svetu.

Glavni odločilni dejavnik za ladjarske družbe pri izbiri obrata za recikliranje ladij je cena, ki jo obrat ponuja za razstavljanje njihovih ladij. Cene, ki jih ponujajo obrati v južni Aziji, so bile stalno višje kot v preostalem svetu zaradi (i) pomanjkljive internalizacije okoljskih in socialnih stroškov (zunanjih učinkov) praks recikliranja ladij v teh obratih ter (ii) njihove zmožnosti ponujanja visokih cen za odpadno jeklo zaradi velikega povpraševanja v njihovem gradbenem sektorju in uporabe ponovnega valjanja za predelavo odpadnega jekla, ki je cenejše od drugih oblik recikliranja jekla, ki se običajno uporabljajo drugje.

V takih okoliščinah kljub večji ozaveščenosti o družbeni in okoljski odgovornosti ter dejstvu, da evropski seznam zagotavlja zadostne zmogljivosti za ravnanje z izrabljenimi ladjami, ki plujejo pod zastavo EU, številne ladje, ki so v lasti ladjarskih družb iz EU, niso razstavljene v obratih za recikliranje ladij, ki so na evropskem seznamu. Zaradi zamenjave zastave tik pred recikliranjem pogosto preprosto ni mogoče izvrševati določb uredbe o recikliranju ladij glede obveznosti lastnikov ladij, da ladjo razstavijo v obratu z evropskega seznama.

Drugi cilj: zagotovitev ustreznega ravnanja z nevarnimi materiali na ladjah

Ladjarske družbe morajo za vsako od svojih ladij vzpostaviti popis nevarnih materialov. Kakovost in popolnost popisa sta bistveni za zagotavljanje varnih in trajnostnih praks razstavljanja. Vendar podatki o inšpekcijskih pregledih pristojnih organov za pomorsko inšpekcijo, povezanih z uredbo o recikliranju ladij, ki so bili prostovoljno sporočeni v obdobju 2021–2023 in s katerimi je bil preverjen popis nevarnih materialov, kažejo, da 45 %

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

pregledanih ladij navedene uredbe ni izpolnjevalo in da v večini teh primerov ni bilo potrdila o popisu ali enakovrednega potrdila za ladje, ki plujejo pod zastavo tretje države. Vendar je potrdilo s popisom nevarnih materialov običajno na voljo v fazi recikliranja, ko se izroči obratu za recikliranje ladij, da se olajša razstavljanje zadevne ladje. Kljub temu sta kakovost in popolnost popisov nevarnih materialov pogosto nezadostni. Zato se na splošno priznava, da morajo biti popisi zanesljivejši.

Tretji cilj: pospešitev ratifikacije Konvencije iz Hongkonga

Ocena kaže, da je uredba o recikliranju ladij pozitivno prispevala k ratifikaciji Konvencije iz Hongkonga. Najmanjše število ratifikacij za začetek veljavnosti je bilo doseženo leta 2023, pri čemer so jih skoraj 50 % izvedle države članice. Poleg tega, kar kaže analiza podatkov o ratifikaciji, je jasno, da je uredba o recikliranju ladij že več let edini mednarodni pravni instrument, ki določa posebne zahteve glede recikliranja ladij, in da je bila pomembno referenčno merilo za številne deležnike in organe zunaj EU.

3.2. USPEŠNOST

Na podlagi mnenj in podatkov, pridobljenih iz opravljenih anket in razgovorov, so se stroški izvajanja zahtev iz uredbe o recikliranju ladij v obdobju ocenjevanja na splošno šteli za nizke do zmerne. Obrati, uvrščeni na seznam EU, so bili znatno izboljšani, da bi lahko delovali v skladu z zahtevami iz uredbe o recikliranju ladij, zato je razumno domnevati, da je uredba o recikliranju ladij pozitivno vplivala na zdravje in okolje. Ker ni jasnega izhodišča, kaj bi se zgodilo, če uredbe o recikliranju ladij ne bi bilo, in ker so na voljo le skromni kvantitativni podatki, ni mogoče v celoti količinsko opredeliti analize stroškov in koristi ter monetizacije, tako da splošne pozitivne ugotovitve o uspešnosti večinoma temeljijo na kvalitativnih podatkih.

Izdaji dovoljenj obratom za recikliranje ladij s strani držav članic in pregledom ladij se pripisujejo zmerni stroški. Stroški, povezani s pomorskimi inšpekcijami v zvezi z uredbo o recikliranju ladij, se štejejo za nizke. Več držav članic EU je kljub temu navedlo, da je za učinkovitost pomorskih inšpekcij potrebnih več virov, posebnih smernic in preiskovalnih orodij. Stroški se med državami članicami EU razlikujejo in so odvisni predvsem od pomena pomorskega prometa in recikliranja ladij v zadevni državi članici, pa tudi od različnih praks izvrševanja in izvršilnih pooblastil ter sredstev, dodeljenih za izvrševanje uredbe o recikliranju ladij. Obrati za recikliranje v tretjih državah poročajo o visokih stroških nadgradnje svoje infrastrukture in izboljšanja praks, da bi jih uskladili z uredbo o recikliranju ladij, ter za uvrstitev na evropski seznam. Vendar je uvrstitev na seznam koristna za ugled, kar pozitivno vpliva na prihodke in naložbe. Za lastnike ladij se stroški, povezani s popisom nevarnih materialov, razlikujejo glede na ladjo in kakovost opravljene storitve, vendar so še vedno zanemarljivi. Negativni gospodarski učinek uredbe o recikliranju ladij na lastnike ladij, povezan z izgubo prihodkov od prodaje izrabljenih ladij obratom, ki so na seznamu EU, se ni uresničil, kot je bilo pričakovano ob njenem sprejetju, zlasti zaradi izogibanja uredbi. Iz istega razloga uredba o recikliranju ladij ni spremenila podrejenega konkurenčnega položaja obratov EU za recikliranje ladij, saj je delež EU na trgu recikliranja ostal omejen.

Uredba o recikliranju ladij vsebuje malo obveznosti poročanja, ki so bile vse analizirane in za katere je bilo ugotovljeno, da so na splošno sorazmerne. Prizadevanja so usmerjena v zmanjšanje stroškov poročanja, na primer za zagotovitev sinergij poročanja s Konvencijo iz Hongkonga po načelu „samo enkrat“. Upravno breme bi bilo mogoče zmanjšati z daljšim obdobjem veljavnosti vključitve na evropski seznam (zdaj pet let, nato pa se lahko podaljša).

3.3. SKLADNOST

Na splošno velja, da je uredba o recikliranju ladij notranje skladna in dosledna. Vendar je odkrivanje in obravnavanje kršitev zahtevno zaradi globalne narave in omejene preglednosti dejavnosti pomorskega prometa in recikliranja, zapletene dobavne verige, ki vključuje različne deležnike in posrednike, ter dejstva, da lahko ladja zlahka zamenja zastavo. Zato je težko identificirati ladjo, namenjeno recikliranju, slediti njeni poti in od dejanskih nosilcev odločanja zahtevati odgovornost za njihova dejanja, to pa izvršilnim organom otežuje delo. Poleg tega je lahko zaradi dvojnega pravnega statusa izrabljene ladje kot nevarnega odpadka in kot ladje težavno določiti, katera uredba se uporablja. V zvezi s tem se včasih zdi nejasna tudi skladnost med uredbo o recikliranju ladij in uredbo o pošiljkah odpadkov[10], ki se lahko glede na okoliščine obe uporabljata za izrabljene ladje.

Čeprav je uredba o recikliranju ladij pretežno skladna s Konvencijo iz Hongkonga, saj jo prenaša v pravo EU, so nekateri javni organi in sektor pomorskega prometa zaskrbljeni zaradi težav pri izvajanju, ki se bodo pojavile, ko bosta začela veljati oba okvira. Lastniki ladij in javni organi opozarjajo tudi na pravne nedoslednosti med Konvencijo iz Hongkonga in Baselsko konvencijo o nadzoru prehoda nevarnih odpadkov preko meja in njihovega odstranjevanja, ki jih je treba obravnavati v ustreznih mednarodnih forumih.

3.4. DODANA VREDNOST EU

Ker ni namenskega operativnega globalnega instrumenta, ki bi obravnaval težave z recikliranjem ladij na mednarodni ravni, je velika večina udeležencev v postopku posvetovanja menila, da je bil z uredbo o recikliranju ladij zagotovljen nujno potreben okvir EU za izvajanje Konvencije iz Hongkonga v EU.

Argumenti o tem, katera raven zakonodaje (EU ali mednarodna) je najprimernejša za obravnavanje zadev v zvezi z recikliranjem ladij, se med deležniki razlikujejo. Deležniki iz sektorja pomorskega prometa in nekatere države članice EU menijo, da bi jih bilo bolje obravnavati na mednarodni ravni v okviru Konvencije iz Hongkonga, pri tem pa poudarjajo potrebo po enakih konkurenčnih pogojih na svetovni ravni. Po drugi strani argumenti v prid nadaljevanju dela na tem področju na ravni EU poudarjajo višjo raven ambicioznosti in nadzora uredbe o recikliranju ladij v primerjavi s Konvencijo iz Hongkonga. Podpirajo jih zlasti nevladne organizacije, sindikati in združenja za recikliranje ladij.

Ti deležniki soglasno podpirajo morebitno revizijo Konvencije iz Hongkonga po začetku njene veljavnosti, pri čemer bi se morala EU na ravni Mednarodne pomorske organizacije zavzemati za svoje višje standarde. To vključuje določitev strožjih zdravstvenih in okoljskih zahtev ter vzpostavitev strožjih mehanizmov spremljanja in nadzora, vključno z neodvisnim nadzorom skladnosti obratov za recikliranje ladij z ustreznimi okoljskimi zahtevami in zahtevami glede varnosti delavcev.

3.5. USTREZNOST

Trg recikliranja ladij naj bi se v bližnji prihodnosti znatno povečal. Potreba po zagotavljanju varnih in trajnostnih praks razstavljanja ter ustreznega ravnanja z nevarnimi materiali na krovu ladij in njihovega prepoznavanja bo zato še naprej pomembna.

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

Ustreznost uredbe o recikliranju ladij bi bilo treba oceniti tudi glede na politično in regulativno okolje EU, ki sta se od njenega sprejetja znatno spremenili. Ker se uredba osredotoča na okolju prijazno ravnanje z nevarnimi materiali in odpadki ter njihovo skladiščenje, kar z recikliranjem materialov (zlasti odpadnega jekla) vodi k večji energijski učinkovitosti in učinkoviti rabi virov, je skladna s cilji zelenega dogovora EU, akcijskega načrta za krožno gospodarstvo, akcijskega načrta za ničelno onesnaževanje, sporočila o trajnostnem modrem gospodarstvu in zelenega prehoda v okviru taksonomije EU.

Vendar deležniki na splošno menijo, da uredba o recikliranju ladij ne prispeva dovolj k industrijski strategiji EU, vključno z zagotavljanjem konkurenčne jeklarske industrije EU, in da bi lahko imela večjo vlogo pri razogljičenju sektorja pomorskega prometa. Povečanje recikliranja ladij v EU z ustrezno večjo uporabo odpadnega jekla iz recikliranja ladij bi lahko zagotovilo zanesljivo dobavo visokokakovostnih odpadkov, ki bi jih jeklarska industrija EU lahko uporabila kot surovino za doseganje svojih ciljev razogljičenja. Ti vidiki so zlasti pomembni v okviru prihodnjega čistega industrijskega dogovora, industrijske pomorske strategije in akcijskega načrta za jeklo. Nekateri deležniki menijo, da uredba o recikliranju ladij v recikliranje ladij ne vključuje dovolj pristopa celotnega življenjskega kroga, in sicer z zasnovo „od zibelke do zibelke“ in celovitim potnim listom za snovi za vsako ladjo.

4. PRIDOBLJENA SPOZNANJA

Glede na to, da je učinkovitost uredbe o recikliranju ladij močno zmanjšana zaradi menjanja zastave, bi bilo treba razmisliti, kako to težavo rešiti, da bi se lahko ključne določbe uredbe učinkovito izvajale. To je bistveno za doseganje sedanjega osrednjega cilja uredbe o recikliranju ladij, tj. zagotovitve razstavljanja ladij pod zastavo EU v varnih in okolju prijaznih obratih. V tem okviru je na eni strani nujno pojasniti, kako se določi, da je ladja namenjena recikliranju ali da postane odpadek, in na drugi strani, kdo je odgovorni lastnik, ob upoštevanju vloge, ki jo pri trgovanju z izrabljenimi ladjami trenutno imajo kupci z gotovino. Nato bi bilo treba razmisliti o ustreznih mehanizmih, ki bi lastnikom ladij pod zastavo EU preprečili izogibanje obveznostim recikliranja teh ladij v obratih, ki so na seznamu EU. V zvezi s tem bi se lahko preučile različne možnosti. Ena od njih bi lahko bila nadaljevanje prizadevanj za razvoj finančne spodbude iz člena 29 uredbe o recikliranju ladij. Ta bi lahko bila v obliki dovoljenja za recikliranje ladij za vse ladje, ki pristanejo v pristanišču EU, s čimer bi se premostila vrzel v prihodkih med razstavljanjem v obratih, ki so na seznamu EU, in obratih, ki ne delujejo varno in okolju prijazno. Druga možnost bi lahko bila uporaba koncepta „dejanskega lastnika“ ladje namesto registriranega lastnika, povezanega z zastavo države. Obe zamisli sta med deležniki povzročili polarizirana stališča. Učinek tako občutljivih ukrepov v okviru uredbe o recikliranju ladij si zasluži posebno analizo v drugem okviru.

Združenja lastnikov ladij in nekatere države članice EU menijo, da bi obetaven premik k ambicioznejšim in bolj usklajenim svetovnim standardom za recikliranje ladij lahko bila možnost nadgradnje določb Konvencije iz Hongkonga na podlagi določb uredbe o recikliranju ladij.

Hkrati bi lahko razmislili tudi o pojasnitvi standardov uredbe o recikliranju ladij, da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje za obrate EU. To bi lahko vključevalo na primer razvoj dodatnih in/ali bolj specifičnih meril za ocenjevanje ravnanja z odpadki in postopkov

predelave jekla, izvajanje učinkovitih ukrepov za nadzor onesnaževanja ter uporabo čistejših tehnologij in metod razstavljanja in recikliranja.

Ocena kaže, da uredba o recikliranju ladij in evropski seznam iz uredbe učinkovito zagotavljata zadostno zmogljivost za razstavljanje ladij, ki spadajo na njeno področje uporabe (vključno z ladjami, ki so v letu pred razstavljanjem zamenjale zastavo). Ugotovljeno pa je bilo tudi, da je treba zmogljivosti še naprej povečevati, da bi lahko zadostili povpraševanju po recikliranju ladij, ki naj bi se v naslednjih desetih letih znatno povečalo.

Za bolj kakovostne in zanesljivejše popise nevarnih materialov bi bilo treba razmisliti o tem, kako bi lahko okrepili celotno verigo odgovornosti: od kvalifikacij strokovnjakov, ki pripravljajo popise nevarnih materialov, ter načina pridobivanja izjave o materialih in izjave dobaviteljev o skladnosti do metodoloških smernic in preiskovalnih orodij, ki so potrebni za izvajanje učinkovitega nadzora na podlagi uredbe o recikliranju ladij.

Za ustrezno izvrševanje uredbe o recikliranju ladij bi morale imeti vse države članice EU posebne določbe o kaznih za kršitve in zagotoviti, da so kazni dovolj stroge, da odvračajo od neskladnosti. Pojasniti je treba tudi medsebojni vpliv uredbe o recikliranju ladij in drugih pravnih instrumentov. Da bi preprečili nepotrebno upravno breme po začetku veljavnosti Konvencije iz Hongkonga, bi bilo treba razmisliti o tem, kako racionalizirati zahteve glede poročanja ali izdaje potrdil, ki izhajajo iz soobstoja uredbe o recikliranju ladij in Konvencije iz Hongkonga.

Nazadnje bi se lahko pri vsaki prihodnji reviziji dodatno ocenila priložnost, da uredba o recikliranju ladij postane ustreznejša za ambicije EU v smislu konkurenčnosti, odpornosti in podnebne nevtralnosti EU, tudi z učinkovito in krožno rabo virov.