EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 19.2.2025.
COM(2025) 52 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE VIJEĆU I EUROPSKOM PARLAMENTU

o primjeni Uredbe (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o recikliranju brodova i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006 i Direktive 2009/16/EZ

{SWD(2025) 40 final}

1. UVOD

Rastavljanje brodova znatno doprinosi kružnom gospodarstvu jer dovodi do ponovne uporabe, pripreme za ponovnu uporabu i recikliranja velikih količina vrijednih resursa (posebno visokokvalitetnog čelika, koji obično čini između 75 % i 85 % mase plovila, kao i drugih metala i opreme). Međutim, brodovi sadržavaju i velike količine opasnih materijala kao što su azbest, poliklorirani bifenili (PCB-i), teški metali, ulje, živa, tvari koje oštećuju ozonski sloj (ODS). Te tvari predstavljaju znatan rizik za zdravlje ljudi i okoliš ako se njima ne rukuje, ako ih se ne uklanja i ne odlaže na siguran i okolišno prihvatljiv način.

Cilj je Uredbe EU-a o recikliranju brodova („Uredba")[1] spriječiti, smanjiti i ukloniti štetne učinke recikliranja brodova koji plove pod zastavom države članice na zdravlje ljudi i okoliš. Prije donošenja Uredbe 95 % obujma velikih brodova koji plove pod zastavom EU-a i koji su u vlasništvu EU-a rastavljano je izvan OECD-a[2], uglavnom u južnoj Aziji (Indija, Bangladeš i Pakistan) primjenom takozvane „metode nasukavanja".

Uredbom o recikliranju brodova nastoji se ostvariti tri posebna cilja: i. osiguravanje rastavljanja brodova koji plove pod zastavom EU-a u sigurnim i okolišno prihvatljivim postrojenjima, ii. osiguravanje pravilnog upravljanja opasnim materijalima na brodovima te iii. olakšavanje ratifikacije Međunarodne konvencije iz Hong Konga za sigurno i okolišno prihvatljivo recikliranje brodova Međunarodne pomorske organizacije iz 2009. („Konvencija iz Hong Konga")[3]. Uredba sadržava odredbe koje nadilaze Konvenciju iz Hong Konga, uključujući zahtjev da vlasnici brodova koji plove pod zastavom EU-a osiguraju da se njihovi brodovi recikliraju samo u postrojenjima koja prema Komisijinu popisu ispunjavaju zahtjeve iz Uredbe koji se odnose na zaštitu okoliša i zdravlja ljudi. Uredbom su obuhvaćena morska plovila bruto tonaže veće od 500 tona[4].

Uredba sadrži klauzulu o reviziji kojom se od Komisije zahtijeva da pet godina nakon datuma početka primjene te uredbe[5] „Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o primjeni ove Uredbe, popraćeno, prema potrebi, zakonodavnim prijedlozima kako bi se osiguralo da su njezini ciljevi ispunjeni te da je njezin učinak zajamčen i opravdan". U skladu s tom klauzulom Komisija je pokrenula postupak evaluacije Uredbe[6]. Ovo izvješće, popraćeno radnim dokumentom službi Komisije o evaluaciji Uredbe, rezultat je tog postupka. Komisija bi prema potrebi mogla podnijeti prijedlog za naknadnu reviziju Uredbe popraćen procjenom učinka u skladu s Komisijinim smjernicama i paketom instrumenata za bolju regulativu[7].

---

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

[2] Procjena učinka 2012. U Indiji, Pakistanu i Bangladešu 74 %, u Kini 22 %, na temelju bruto tonaže, podaci iz 2009.

[3] Konvencija iz Hong Konga stupit će na snagu u lipnju 2025.

[4] Područje primjene slično je području primjene Konvencije iz Hong Konga. Isključuje ratne brodove, druga plovila za državne nekomercijalne usluge i brodove koji tijekom svog vijeka trajanja plove samo u vodama koje su u nadležnosti države članice pod čijom zastavom brod plovi.

[5] Opći datum primjene Uredbe o recikliranju brodova je 31. prosinca 2018., kako je navedeno u članku 32. stavku 1. točki (b), tako da to znači do 31. prosinca 2023.

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

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

2. METODOLOGIJA

Izvješće i popratna evaluacija temelje se na opsežnom savjetovanju s dionicima. To je uključivalo javno savjetovanje, ciljane ankete i razgovore (sa stručnim dionicima i državama članicama), radionicu za dionike i raspravu u Stručnoj skupini Komisije za recikliranje brodova. Doprinijeli su brojni dionici, uključujući tijela država članica, nevladine organizacije (NVO-i) i istraživačke organizacije, dionike iz industrije i njihova udruženja (npr. brodovlasnici i društva za upravljanje brodovima, postrojenja za recikliranje brodova, industrije čelika), klasifikacijska društva, konzultantska poduzeća i financijske institucije. Literatura, baze podataka i pravni tekstovi također su se u velikoj mjeri upotrebljavali za prikupljanje dodatnog stručnog znanja i informacija.

Ovo se izvješće temelji i na izvješćima država članica koja se zahtijevaju u skladu s člankom 21. stavkom 2. Uredbe o recikliranju brodova i koja obuhvaćaju prvo trogodišnje izvještajno razdoblje, od 2019. do 2022. U Prilogu IX. evaluaciji na raspolaganje se stavlja sadržaj izvješća u razdoblju od 2019. do 2022. i daje se sažetak u skladu s člankom 21. stavcima 2. i 3.

Evaluacija je provedena u skladu s načelima i metodologijom Europske komisije za bolju regulativu na temelju pet utvrđenih kriterija: djelotvornost, učinkovitost, relevantnost, usklađenost i dodana vrijednost EU-a. Vanjski ugovaratelji proveli su popratnu studiju za evaluacijsko izvješće.

Nalazi evaluacije uglavnom su rezultat kvalitativnog pristupa zbog nedostatka sveobuhvatnih kvantitativnih podataka o koristima i troškovima. Kvantitativni podaci o utjecaju Uredbe na zdravlje radnika i onečišćenje obalnog i morskog okoliša ograničeni su zbog nedostatka transparentnosti sektora recikliranja brodova. Često nedostaju i konkretni podaci o pojedinačnim brodogradilištima koji obuhvaćaju razdoblje prije njihova podnošenja zahtjeva te nije lako odvojiti učinak Uredbe od učinka višestrukih vanjskih čimbenika. Stoga bi za provedbu kvantificiranije evaluacije Uredbe bile potrebne djelotvornije obveze izvješćivanja popraćene usklađenom metodologijom i pokazateljima.

Evaluacijsko razdoblje traje od siječnja 2013. do prosinca 2023. Budući da se većina zahtjeva za Uredbu o recikliranju brodova počela primjenjivati 31. prosinca 2018., kao glavna referentna točka upotrijebljen je prosinac 2018. Evaluacijom su obuhvaćene države članice i zemlje Europskog gospodarskog prostora, kao i učinak Uredbe na postupke recikliranja brodova u zemljama koje nisu članice EU-a.

3. NALAZI EVALUACIJE

Rezultati evaluacije pokazuju da su Uredbom o recikliranju brodova u velikoj mjeri ostvareni svi ciljevi u usporedbi s onim što se moglo očekivati da EU nije intervenirao u tom području. Međutim, djelotvornost Uredbe znatno je narušena zbog brodovlasnika koji bi promijenili zastavu broda države članice na zastavu treće zemlje neposredno prije recikliranja broda i, u manjoj mjeri, zbog slabe provedbe mjera povezanih s popisom opasnih materijala. U ovom se izvješću iznose glavni nalazi evaluacije i predlažu područja u kojima su potrebna poboljšanja.

3.1. DJELOTVORNOST

Prvi cilj: osiguravanje rastavljanja brodova koji plove pod zastavom EU-a u sigurnim i okolišno prihvatljivim postrojenjima

Glavni je operativni cilj Uredbe o recikliranju brodova da se brodovi koji plove pod zastavom države članice na kraju njihova vijeka trajanja rastavljaju u postrojenjima koja je odobrio EU

i koja se nalaze na Europskom popisu postrojenja za recikliranje brodova. Da bi bilo uvršteno na taj popis, postrojenje za recikliranje brodova mora ispunjavati sigurnosne i okolišne zahtjeve iz Uredbe. Kad je riječ o postrojenjima u EU-u, nadležna nacionalna tijela moraju provjeriti jesu li ti zahtjevi ispunjeni i, ako jesu, obavijestiti Komisiju da bi predmetno postrojenje trebalo uvrstiti na popis. Postrojenja za recikliranje brodova u trećim zemljama moraju podnijeti zahtjev Komisiji za uvrštavanje na Europski popis postrojenja za recikliranje brodova. Komisija procjenjuje kako ta postrojenja ispunjavaju zahtjeve iz Uredbe, među ostalim i inspekcijama na licu mjesta, prije nego što odluči hoće li ih uvrstiti na popis. Prvi Europski popis postrojenja za recikliranje brodova donesen je u prosincu 2016., a na njemu je bilo 18 postrojenja u EU-u. Na kraju razdoblja evaluacije 12. izdanje popisa[8] sadržavalo je 45 postrojenja za recikliranje brodova, uključujući 35 postrojenja u Europi (EU, Norveška i Ujedinjena Kraljevina), devet u Turskoj i jedno u SAD-u. U tijeku je procjena zahtjeva iz drugih postrojenja, posebno iz Indije.

Općenito, uvrštavanje tih postrojenja na Europski popis i mogućnost za podnositelje zahtjeva da na njega budu uvršteni te postojanje mehanizama kontrole s neovisnim nadzorom doprinijeli su višim okolišnim i socijalnim standardima u postupcima recikliranja brodova. Izvješća više od 55 Komisijinih inspekcija u 25 postrojenja u svijetu vrijedan su izvor informacija[9] o tome, posebno o ublažavanju vanjskih učinaka na industriju. Europski popis također je referentna točka za održive postupke recikliranja brodova u EU-u i izvan njega.

Međutim, djelotvornost Uredbe o recikliranju brodova znatno je narušena praksom poduzeća iz EU-a koja mijenjaju zastavu brodova neposredno prije recikliranja. Brodovi pod novom zastavom više ne podliježu Uredbi i mogu se reciklirati bilo gdje nakon što postanu otpad izvan EU-a. U većini slučajeva rastavljaju se u južnoj Aziji. Iako je 2023. udio brodova koji plove pod zastavom EU-a iznosio oko 13 % ukupne svjetske flote, postotak dotrajalih brodova pod zastavom EU-a u vrijeme recikliranja bio je manji od 7 % u usporedbi s brojem brodova koji se recikliraju u svijetu.

Glavni čimbenik za brodarska društva koja biraju postrojenje za recikliranje brodova je cijena koju postrojenje nudi za rastavljanje njihovih brodova. Cijene koje nude postrojenja u južnoj Aziji stalno su bile više nego u ostatku svijeta zbog i. nedostatka internalizacije okolišnih i socijalnih troškova (vanjski učinci) postupaka recikliranja brodova u tim postrojenjima te ii. njihove sposobnosti da otpad od čelika nude po visokim cijenama uslijed velike potražnje u njihovu građevinskom sektoru i primjene ponovnog valjanja za preradu otpada od čelika, što je jeftinije od drugih oblika recikliranja čelika koji se uglavnom primjenjuju drugdje.

U tom kontekstu, unatoč većoj svijesti o društvenoj i okolišnoj odgovornosti te činjenici da se Europskim popisom osiguravaju dostatni kapaciteti za postupanje s dotrajalim brodovima koji plove pod zastavom EU-a, mnogi brodovi u vlasništvu brodarskih društava iz EU-a ne rastavljaju se u postrojenjima za recikliranje brodova koja su na Europskom popisu. Zbog mijenjanja zastave neposredno prije recikliranja često nije moguće provesti odredbe Uredbe u vezi s obvezom brodovlasnika da osiguraju rastavljanje broda u postrojenju s Europskog popisa.

Drugi cilj: osiguravanje pravilnog upravljanja opasnim materijalima na brodovima

Brodarska društva dužna su sastaviti popis opasnih materijala za svaki od svojih brodova. Kvaliteta i potpunost popisa bitne su za osiguravanje sigurnih i održivih postupaka

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

rastavljanja. Međutim, podaci dostavljeni na dobrovoljnoj osnovi u razdoblju od 2021. do 2023. o inspekcijskim pregledima države luke povezanima s Uredbom kojima se provjeravao popis opasnih materijala pokazuju da 45 % pregledanih brodova nije poštovalo Uredbu i da u većini tih slučajeva nije bilo svjedodžbe o popisu ili jednakovrijedne svjedodžbe za brodove koji plove pod zastavom treće zemlje. Međutim, svjedodžba s popisom opasnih materijala obično je dostupna u fazi recikliranja, kad se daje postrojenju za recikliranje brodova kako bi se olakšalo rastavljanje dotičnog broda. Ipak, kvaliteta i potpunost popisa opasnih materijala često su nedovoljni. Stoga se općenito smatra da moraju biti pouzdaniji.

Treći cilj: olakšavanje ratifikacije Konvencije iz Hong Konga

Evaluacija pokazuje da je Uredba o recikliranju brodova pozitivno utjecala na ratifikaciju Konvencije iz Hong Konga. Minimalni broj ratifikacija za početak njezina stupanja na snagu dosegnut je 2023., od čega ih je gotovo 50 % bilo u državama članicama. Osim onoga što pokazuju analize podataka o ratifikaciji, jasno je da je Uredba o recikliranju brodova već godinama jedini međunarodni pravni instrument kojim se utvrđuju posebni zahtjevi za recikliranje brodova te da je riječ o važnom referentnom dokumentu i za mnoge dionike i tijela izvan EU-a.

3.2. UČINKOVITOST

Na temelju mišljenja i podataka iz anketa i obavljenih razgovora smatra se da su troškovi provedbe zahtjeva iz Uredbe o recikliranju brodova tijekom evaluacijskog razdoblja općenito bili niski do umjereni. Ostvarena su konkretna poboljšanja u postrojenjima uvrštenima na popis EU-a kako bi mogla djelovati u skladu sa zahtjevima Uredbe te je stoga opravdano smatrati da je Uredba imala pozitivan učinak na zdravlje i okoliš. Zbog nedostatka jasnih osnovnih vrijednosti oko onoga što bi se dogodilo da nije bilo Uredbe i ograničene dostupnosti kvantitativnih podataka nije moguće provesti potpuno kvantificiranu analizu troškova i koristi te monetizaciju, zbog čega se općenito pozitivni zaključci o učinkovitosti uglavnom temelje na kvalitativnim podacima.

Odobrenja država članica za postrojenja za recikliranje brodova i pregledi brodova umjerenih su troškova. Smatra se da su troškovi povezani s pregledima države luke u vezi s Uredbom niski. Nekoliko država članica EU-a ipak je izjavilo da su potrebni dodatni resursi, posebne smjernice i istražni alati kako bi ti pregledi bili djelotvorni. Troškovi se razlikuju među državama članicama EU-a, prije svega ovisno o važnosti pomorskog prometa i recikliranja brodova u dotičnoj državi članici, ali i o različitim načinima provedbe i ovlastima, kao i o sredstvima dodijeljenima za provedbu Uredbe. Postrojenja za recikliranje u trećim zemljama izvješćuju o visokim troškovima poboljšanja svoje infrastrukture i praksi kako bi ih se uskladilo s Uredbom i uvrstilo na Europski popis. Međutim, uvrštavanje na popis doprinosi ugledu, što pak pozitivno utječe na prihode i ulaganja. Za brodovlasnike se troškovi povezani s popisima opasnih materijala razlikuju ovisno o brodu i kvaliteti pružene usluge, ali su i dalje zanemarivi. Negativan gospodarski učinak Uredbe na brodovlasnike povezan s gubitkom prihoda od prodaje dotrajalih brodova postrojenjima uvrštenima na popis EU-a nije se ostvario kako se očekivalo u trenutku donošenja Uredbe, posebno zbog zaobilaženja te mjere. Iz istog razloga Uredbom se nije promijenio nepovoljan konkurentski položaj postrojenja EU-a za recikliranje brodova jer je udio EU-a na tržištu recikliranja ostao ograničen.

Uredba o recikliranju brodova ima ograničen broj obveza izvješćivanja, od kojih su sve analizirane i za koje je utvrđeno da su uglavnom razmjerne. Ulažu se napori kako bi se smanjili troškovi izvješćivanja, primjerice kako bi se osigurale sinergije izvješćivanja s Konvencijom iz Hong Konga u skladu s načelom „samo jednom”. Način smanjenja

administrativnog opterećenja bio bi produljenje razdoblja valjanosti uvrštavanja na Europski popis (koje trenutačno iznosi pet godina, nakon čega se može obnoviti).

3.3. USKLAĐENOST

Općenito, Uredba o recikliranju brodova smatra se interno usklađenom i dosljednom. Međutim, otkrivanje i rješavanje njezinog kršenja otežano je zbog globalne prirode i ograničene transparentnosti brodskog prijevoza i postupaka recikliranja, složenog lanca opskrbe koji uključuje razne dionike i posrednike te činjenice da brod može lako promijeniti zastavu. Zbog toga je teško identificirati brod namijenjen recikliranju, pratiti njegovo putovanje i pozvati stvarne donositelje odluka da snose odgovornost za svoja djela, što provedbenim tijelima otežava posao. Može biti problematično i utvrditi koja se uredba primjenjuje zbog dvostrukog pravnog statusa dotrajalog broda, koji se može smatrati opasnim otpadom i brodom. U tom je pogledu usklađenost između Uredbe o recikliranju brodova i Uredbe o pošiljkama otpada[10], koje se ovisno o okolnostima mogu primjenjivati na dotrajale brodove, ponekad također zbunjujuća.

Osim toga, iako je Uredba o recikliranju brodova u velikoj mjeri u skladu s Konvencijom iz Hong Konga, koja se njome prenosi u pravo EU-a, nekoliko javnih tijela i brodarska industrija zabrinuti su zbog poteškoća u provedbi koje će nastati nakon što oba okvira stupe na snagu. Brodovlasnici i javna tijela upućuju i na pravne nedosljednosti između Konvencije iz Hong Konga i Baselske konvencije o nadzoru prekograničnog prometa opasnog otpada i njegova odlaganja, koje treba riješiti u okviru relevantnih međunarodnih foruma.

3.4. DODANA VRIJEDNOST EU-A

Budući da ne postoji namjenski operativni globalni instrument za rješavanje problema recikliranja brodova na međunarodnoj razini, gotovo svi sudionici u postupku savjetovanja izrazili su mišljenje da je Uredba o recikliranju brodova pružila prijeko potreban okvir EU-a za provedbu Konvencije iz Hong Konga u EU-u.

Argumenti o tome koja je razina zakonodavstva (na razini EU-a ili međunarodnoj razini) najprikladnija za rješavanje pitanja o recikliranju brodova razlikuju se među dionicima. Dionici iz brodarske industrije i neke države članice EU-a smatraju da bi se to bolje rješavalo na međunarodnoj razini Konvencijom iz Hong Konga, ističući potrebu za jednakim uvjetima na globalnoj razini. S druge strane, argumenti u korist nastavka rada na tome na razini EU-a upućuju na višu razinu ambicije i kontrole Uredbe u usporedbi s Konvencijom iz Hong Konga. To posebno podupiru nevladine organizacije, sindikati i udruženja za recikliranje brodova.

Ti dionici jednoglasno podupiru moguću reviziju Konvencije iz Hong Konga nakon njezina stupanja na snagu, pri čemu bi EU trebao promicati svoje više standarde na razini Međunarodne pomorske organizacije. To uključuje utvrđivanje strožih zdravstvenih i okolišnih zahtjeva te uspostavu snažnijih mehanizama praćenja i kontrole, uključujući neovisnu provjeru usklađenosti postrojenja za recikliranje brodova s odgovarajućim zahtjevima u pogledu okoliša i sigurnosti radnika.

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

3.5. RELEVANTNOST

Očekuje se da će tržište recikliranja brodova u bliskoj budućnosti znatno porasti. Stoga će potreba za sigurnim i održivim postupcima rastavljanja, kao i pravilno upravljanje opasnim materijalima na brodovima i njihova identifikacija i dalje biti relevantni.

Relevantnost Uredbe o recikliranju brodova trebalo bi procijeniti i s obzirom na političke i regulatorne okvire EU-a koji su se znatno promijenili od njezina donošenja. S fokusom na okolišno prihvatljivom gospodarenju i skladištenju opasnih materijala i otpada, zahvaljujući čemu se recikliranjem materijala (posebno otpadnog čelika) povećava energetska učinkovitost i učinkovitost iskorištavanja resursa, Uredba o recikliranju brodova u skladu je s ciljevima zelenog plana EU-a, akcijskog plana za kružno gospodarstvo, akcijskog plana za postizanje nulte stope onečišćenja, Komunikacije o održivom plavom gospodarstvu i zelene tranzicije u okviru taksonomije EU-a.

Međutim, dionici općenito smatraju da Uredba o recikliranju brodova ne doprinosi dovoljno industrijskoj strategiji EU-a, među ostalim konkurentnosti industrije čelika u EU-u, te da može imati veću ulogu u dekarbonizaciji brodarske industrije. Povećano recikliranje brodova u EU-u bi uz odgovarajuću veću upotrebu otpada od čelika dobivenog recikliranjem brodova moglo osigurati stabilnu opskrbu visokokvalitetnim otpadom, koji bi industrija čelika EU-a mogla upotrijebiti kao sirovinu kako bi postigla svoje ciljeve dekarbonizacije. Ti su aspekti od posebne važnosti u kontekstu predstojećeg plana za čistu industriju, industrijske pomorske strategije i akcijskog plana za čelik. Naposljetku, neki dionici smatraju da primjena pristupa životnog ciklusa, koji uključuje koncept „od kolijevke do kolijevke” i putovnicu sa sveobuhvatnim popisom materijala za svaki brod, nije dovoljno integrirana u recikliranje brodova.

4. STEČENA ISKUSTVA

S obzirom na to da je djelotvornost Uredbe o recikliranju brodova znatno narušena mijenjanjem zastave broda, trebalo bi razmotriti kako riješiti taj problem i omogućiti djelotvornu provedbu njezinih ključnih odredaba. To je presudno za postizanje trenutačnog glavnog cilja Uredbe, a to je osigurati rastavljanje brodova koji plove pod zastavom EU-a u sigurnim i okolišno prihvatljivim postrojenjima. U tom je kontekstu najvažnije pojasniti kako se utvrđuje, s jedne strane, da je brod namijenjen za recikliranje ili za otpad, a s druge, tko je odgovorni vlasnik, uzimajući u obzir ulogu koju gotovinski kupci trenutačno imaju u trgovini dotrajalim brodovima. Zatim bi trebalo razmotriti odgovarajuće mehanizme kojima bi se vlasnike brodova koji plove pod zastavom EU-a spriječilo da zaobilaze svoje obveze recikliranja tih brodova u postrojenjima uvrštenima na popis EU-a. U tom bi se pogledu mogle razmotriti različite mogućnosti. Jedna od njih mogla bi biti nastavak rada na razvoju financijskog poticaja kako je navedeno u članku 29. Uredbe o recikliranju brodova. To bi se moglo ostvariti u obliku dozvole za recikliranje broda za sve brodove koji pristaju u luci EU-a, čime bi se uklonila razlika u prihodima između rastavljanja u postrojenjima s popisa EU-a i u postrojenjima koja ne rade na siguran i okolišno prihvatljiv način. Druga mogućnost mogla bi biti primjena pojma „stvarnog vlasnika” broda umjesto registriranog vlasnika povezanog sa zastavom zemlje. Obje su ideje dovele do razilaženja u mišljenjima dionika. Učinak takvih osjetljivih mjera u okviru Uredbe zaslužuje posebnu analizu u drugom kontekstu.

Udruženja brodovlasnika i neke države članice EU-a smatraju da je mogućnost poboljšanja odredaba Konvencije iz Hong Konga na temelju odredaba Uredbe o recikliranju brodova obećavajući korak prema ambicioznijim i usklađenijim globalnim standardima za recikliranje brodova.

Istodobno bi se moglo razmotriti i pojašnjenje standarda Uredbe kako bi se osigurali jednaki uvjeti za postrojenja EU-a. Na primjer, to bi moglo uključivati razvoj dodatnih i/ili konkretnijih kriterija za evaluaciju postupaka gospodarenja otpadom i oporabe čelika, provedbu djelotvornih mjera za kontrolu onečišćenja te upotrebu čišćih tehnologija i metoda rastavljanja i recikliranja.

Evaluacija pokazuje da su Uredba o recikliranju brodova i Europski popis bili djelotvorni u osiguravanju dostatnih kapaciteta za rastavljanje brodova obuhvaćenih područjem primjene te uredbe (uključujući brodove koji su promijenili zastavu u godini koja je prethodila rastavljanju). Međutim, zaključeno je i da kapacitet treba i dalje jačati kako bi se zadovoljila potražnja za recikliranjem brodova, koja bi tijekom idućih 10 godina trebala znatno porasti.

Da bi se raspolagalo kvalitativnijim i pouzdanijim popisima opasnih materijala, trebalo bi razmotriti kako se može ojačati cijeli lanac odgovornosti, počevši od kvalifikacija stručnjaka koji pripremaju popise opasnih materijala i načina dobivanja izjave o materijalima i izjave dobavljača o sukladnosti, pa sve do metodoloških smjernica i istražnih alata potrebnih za provedbu djelotvornih kontrola u okviru Uredbe.

Za pravilnu provedbu Uredbe sve države članice EU-a trebale bi imati posebne odredbe o sankcijama za njezino kršenje i osigurati da su te sankcije dovoljno stroge da spriječe neusklađenost. Potrebno je pojasniti i međudjelovanje Uredbe s drugim pravnim instrumentima. Kako bi se izbjeglo nepotrebno administrativno opterećenje nakon stupanja na snagu Konvencije iz Hong Konga, trebalo bi razmotriti kako pojednostavniti zahtjeve za izvješćivanje ili certificiranje koji proizlaze iz supostojanja Uredbe o recikliranju brodova i Konvencije iz Hong Konga.

Naposljetku, svakom budućom revizijom mogla bi se dodatno procijeniti mogućnost da Uredba o recikliranju brodova postane relevantnija za ambicije EU-a u vezi s konkurentnošću, otpornošću i klimatskom neutralnošću EU-a, među ostalim učinkovitom i kružnom upotrebom resursa.