



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.2.2025
COM(2025) 52 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

**om tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av
den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG)
nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG**

{SWD(2025) 40 final}

1. INLEDNING

Nedmonteringen av fartyg bidrar i hög grad till den cirkulära ekonomin. Den leder till att stora mängder värdefulla resurser återanvänds, förbereds för att återanvändas och återvinns (särskilt stål av hög kvalitet, som vanligtvis utgör 75–85 % av ett fartygs vikt, samt andra metaller och annan utrustning). Men fartyg innehåller också stora mängder farliga material, till exempel asbest, polyklorerade bifenyl (PCB), tungmetaller, olja, kvicksilver och ozonnedbrytande ämnen. Om dessa ämnen inte omhändertas, avlägsnas och bortskaffas på ett säkert och miljöriktigt sätt utgör de betydande risker för både människors hälsa och miljön.

Syftet med [EU:s förordning om återvinning av fartyg \(förordningen\)](#)¹ är att förhindra, reducera och eliminera negativa effekter på människors hälsa och miljön till följd av återvinning av fartyg som för en medlemsstats flagg. Innan förordningen antogs nedmonterades 95 % av alla stora EU-flaggade och EU-ägda fartyg utanför OECD², främst i Sydasi (Indien, Bangladesh och Pakistan), genom så kallad strandning.

Förordningens syfte uppnås med hjälp av tre specifika mål: i) säkerställa att EU-flaggade fartyg nedmonteras i säkra och miljöriktiga anläggningar, ii) säkerställa att farliga material ombord på fartyg omhändertas på ett korrekt sätt och iii) underlätta ratificeringen av Internationella sjöfartsorganisationens internationella Hongkongkonvention från 2009 om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (*Hongkongkonventionen*)³. Förordningen innehåller bestämmelser som går längre än Hongkongkonventionen, bland annat ett krav på att ägare av EU-flaggade fartyg ska se till att deras fartyg endast återvinns i anläggningar som finns upptagna i kommissionens förteckning över anläggningar som anses uppfylla förordningens krav om skydd av miljön och människors hälsa. Förordningen omfattar havsgående fartyg med en bruttodräktighet över 500⁴.

Förordningen innehåller en översynsklausul som innebär att kommissionen senast fem år efter det att förordningen börjar tillämpas⁵ ska ”förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om tillämpningen av denna förordning, som i förekommande fall ska åtföljas av lagstiftningsförslag för att säkerställa att målen uppnås och förordningen får vederbörligt genomslag”. I enlighet med denna klausul har kommissionen inlett en process för att utvärdera förordningen⁶. Denna rapport, som åtföljs av kommissionens arbetsdokument om utvärderingen av förordningen, är resultatet av denna process. Kommissionen kan vid behov lägga fram ett förslag till senare översyn av förordningen, med stöd av en konsekvensbedömning i enlighet med kommissionens riktlinjer och verktygslåda för bättre lagstiftning⁷.

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

² Konsekvensbedömning 2012. 74 % i Indien, Pakistan och Bangladesh, 22 % i Kina, mätt i bruttoton. Uppgifter från 2009.

³ Hongkongkonventionen träder i kraft i juni 2025.

⁴ Den har ungefär samma tillämpningsområde som Hongkongkonventionen. Det omfattar inte krigsfartyg, andra fartyg i statlig, icke-kommersiell tjänst och fartyg som bara trafikerar inhemska vatten under hela fartygets livslängd.

⁵ Förordningen ska i enlighet med artikel 32.1 b börja tillämpas den 31 december 2018, vilket innebär att detta ska ske senast den 31 december 2023.

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-Forordning-om-atervinning-av-EU-flaggade-fartyg-utvardering_sv.

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

2. METOD

Rapporten och den åtföljande utvärderingen bygger på ett omfattande samråd med berörda parter. Detta bestod bland annat av ett offentligt samråd, riktade undersökningar och intervjuer (med experter och med medlemsstaterna), en workshop för berörda parter och en diskussion i kommissionens expertgrupp för fartygsåtervinning. Ett brett spektrum av berörda parter deltog, däribland medlemsstaternas myndigheter, icke-statliga organisationer och forskningsorganisationer, berörda parter inom industrin och deras sammanslutningar (t.ex. fartygsägare och fartygsförvaltare, fartygsåtervinningsanläggningar, stålindustrin), klassificeringssällskap, konsultföretag och finansinstitut. Litteraturgenomgångar, databaser och lagtexter användes också i stor utsträckning för att samla in ytterligare expertis och information.

Denna rapport bygger också på de rapporter som medlemsstaterna enligt artikel 21.2 i förordningen ska lämna för den första treåriga rapporteringsperioden 2019–2022. I bilaga IX till utvärderingen återges innehållet i rapporten för 2019–2022 och en sammanfattning i enlighet med artikel 21.2 och 21.3.

Utvärderingen genomfördes i enlighet med Europeiska kommissionens principer och metoder för bättre lagstiftning, med hjälp av dess fem fastställda kriterier: ändamålsenlighet, effektivitet, relevans, samstämmighet och EU-mervärde. Externa leverantörer gjorde en kompletterande studie för utvärderingsrapporten.

Resultatet av utvärderingen bygger huvudsakligen på en kvalitativ metod, på grund av bristen på heltäckande kvantitativa uppgifter om nytta och kostnader. På grund av bristen på insyn i fartygsåtervinningssektorn finns det begränsade kvantitativa uppgifter om förordningens effekter på arbetstagarnas hälsa och på föroreningarna i kust- och havsmiljöer. Ofta saknas även specifika uppgifter om enskilda varv för perioden innan den började tillämpas, och det är inte lätt att skilja på vad som beror på förordningen och vad som beror på flera andra externa faktorer. Det skulle därför behövas mer ändamålsenliga rapporteringsskyldigheter i kombination med harmoniserade metoder och indikatorer för att kunna göra en mer kvantifierad utvärdering av förordningen.

Utvärderingsperioden sträcker sig från januari 2013 till december 2023. Eftersom de flesta av förordningens krav började gälla den 31 december 2018 användes december 2018 som huvudsaklig referenspunkt. Utvärderingen omfattar medlemsstaterna och EES-länderna samt förordningens effekter på metoderna för fartygsåtervinning i länder utanför EU.

3. UTVÄRDERINGSRESULTAT

Utvärderingsresultatet visar att alla förordningens mål till stor del har uppnåtts i förhållande till vad som kunde ha förväntats om EU inte hade ingripit på detta område. Förordningens ändamålsenlighet har dock kraftigt undergrävt av att fartygsägare byter fartygets flagg från en medlemsstats flagg till ett tredjelands flagg strax innan fartyget återvinns och, i mindre utsträckning, av bristande efterlevnad av de åtgärder som rör förteckningen över farliga material. Denna rapport innehåller de viktigaste resultaten av utvärderingen och förslag på områden som kan förbättras.

3.1. ÄNDAMÅLSENLIGHET

Mål 1: Säkerställa att EU-flaggade fartyg nedmonteras i säkra och miljöriktiga anläggningar

Förordningens främsta operativa mål är att fartyg som för en medlemsstats flagg när de är uttjänta nedmonteras i anläggningar som är godkända av EU och finns upptagna på den

europiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar. För att få finnas med i denna förteckning måste en fartygsåtervinningsanläggning uppfylla förordningens säkerhets- och miljökrav. För anläggningar i EU måste de behöriga nationella myndigheterna kontrollera att dessa krav är uppfyllda och, om så är fallet, informera kommissionen om att anläggningen i fråga bör tas upp i förteckningen. Fartygsåtervinningsanläggningar i tredjeländer måste lämna in en ansökan till kommissionen om att föras upp på den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar. Kommissionen bedömer hur dessa anläggningar uppfyller förordningens krav, bland annat genom inspektioner på plats, innan den beslutar om anläggningarna ska föras upp på förteckningen eller inte. Den första europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar antogs i december 2016, och innehöll då 18 anläggningar i EU. Vid utvärderingsperiodens slut innehöll den tolfte upplagan av förteckningen⁸ 45 fartygsåtervinningsanläggningar, däribland 35 anläggningar i Europa (EU, Norge och Storbritannien), nio i Turkiet och en i USA. Ansökningar från andra anläggningar, bland annat i Indien, håller på att bedömas.

Sammantaget har upptagningen av dessa anläggningar i den europeiska förteckningen, och möjligheten för de sökande att upptas i den, i kombination med kontrollmekanismerna med oberoende tillsyn, bidragit till högre miljömässiga och sociala standarder för metoder för fartygsåtervinning. Här är rapporterna från kommissionens drygt 55 inspektioner av 25 anläggningar över hela världen en värdefull källa till information⁹, särskilt om begränsningen av de externa effekter som påverkar industrin. Den europeiska förteckningen är också en referenspunkt för hållbara metoder för fartygsåtervinning i och utanför EU.

Förordningens ändamålsenlighet har dock kraftigt undergrävt av EU-företagens omflaggning av fartyg strax innan de återvinns. Dessa omflaggade fartyg omfattas inte längre av förordningen och kan återvinnas var som helst när de blir avfall utanför EU. I de flesta fall nedmonteras de i Sydasiens. 2023 utgjorde andelen EU-flaggade fartyg omkring 13 % av världens totala flotta, medan andelen uttjänta fartyg med EU-flagg vid tidpunkten för återvinningen var mindre än 7 % av antalet fartyg som återvunnits i världen.

Den faktor som avgör rederiernas val av fartygsåtervinningsanläggning är det pris som en anläggning erbjuder för nedmontering av deras fartyg. Anläggningarna i Sydasiens har konsekvent erbjudit högre priser än i resten av världen. Detta beror i) på bristen på internalisering av de miljömässiga och sociala kostnaderna (externa effekter) för fartygsåtervinning i dessa anläggningar, och ii) på deras möjlighet att erbjuda höga priser på stålskrot till följd av byggsektorns stora efterfrågan och användningen av omvalsning för att bearbeta stålskrot, vilket är billigare än andra former av stålåtervinning som brukar användas på annat håll.

Trots den ökade medvetenheten om socialt och miljömässigt ansvar och det faktum att det i den europeiska förteckningen finns tillräcklig kapacitet för att omhänderta uttjänta fartyg som för EU-flagg, nedmonteras många fartyg som ägs av EU-rederier inte i fartygsåtervinningsanläggningar som finns upptagna i den europeiska förteckningen. På grund av att fartyg flaggas om strax innan de återvinns är det ofta inte möjligt att genomdriva förordningens bestämmelser om fartygsägarnas skyldighet att nedmontera fartyget i en anläggning som finns upptagen i den europeiska förteckningen.

Mål 2: Säkerställa att farliga material ombord på fartyg omhändertas på ett korrekt sätt

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

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

Rederierna är skyldiga att upprätta en förteckning över farliga material för alla sina fartyg. Förteckningens kvalitet och fullständighet är avgörande för att säkerställa säkra och hållbara nedmonteringsmetoder. Frivilligt rapporterade uppgifter under perioden 2021–2023 om de hamnstatskontroller enligt förordningen som genomförts för att verifiera förteckningen över farliga material visar dock att 45 % av de inspekterade fartygen inte uppfyllde kraven i förordningen och att det i de flesta av dessa fall inte fanns något inventeringsintyg eller motsvarande för fartyg som för ett tredjelands flagg. Intyget med förteckningen över farliga material finns dock i allmänhet tillgängligt i återvinningskedet, då det överlämnas till fartygsåtervinningsanläggningen för att underlätta nedmonteringen av fartyget i fråga. Förteckningarna över farliga material brister dock ofta i kvalitet och fullständighet. Det är därför allmänt erkänt att de måste bli mer tillförlitliga.

Mål 3: Underlätta ratificeringen av Hongkongkonventionen

Utvärderingen visar att förordningen har bidragit positivt till ratificeringen av Hongkongkonventionen. 2023 uppnåddes det minsta antal ratificeringar som krävs för att den ska träda i kraft, varav medlemsstaterna stod för nästan 50 %. Utöver det som analysen av ratificeringssiffrorna visar är det tydligt att förordningen under många år har varit det enda internationella rättsliga instrument som ställer särskilda krav på fartygsåtervinning och att det har varit ett viktigt riktmärke för många berörda parter och myndigheter utanför EU.

3.2. EFFEKTIVITET

På grundval av yttranden och uppgifter som hämtats från genomförda undersökningar och intervjuer anses kostnaderna för att genomföra förordningens krav i allmänhet ha varit låga eller måttliga under utvärderingsperioden. Påtagliga förbättringar har skett i anläggningarna i den europeiska förteckningen så att de kan drivas i enlighet med kraven i förordningen. Det är därför rimligt att anta att förordningen har haft en positiv inverkan på hälsa och miljö. Avsaknaden av ett tydligt referensscenario för vad som skulle ha hänt utan förordningen och den begränsade tillgången till kvantitativa uppgifter gör att det inte går att göra en helt kvantifierad kostnads-nyttoanalys och monetarisering. Detta innebär att de övergripande positiva slutsatserna om effektivitet till stor del baseras på kvalitativa uppgifter.

Medlemsstaternas auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar och besiktningar av fartyg medför måttliga kostnader. Kostnaderna för hamnstatskontrollerna enligt förordningen anses vara låga. Flera medlemsstater uppgav dock att det behövs mer resurser, särskild vägledning och utredningsverktyg för att dessa kontroller ska vara effektiva. Kostnaderna varierar mellan medlemsstaterna. Detta beror först och främst på sjöfartens och fartygsåtervinnings betydelse i den berörda medlemsstaten, men även på olika kontroller och befogenheter för efterlevnad och på hur mycket resurser som anslås för att säkerställa efterlevnaden av förordningen. Återvinningsanläggningar i tredjeländer uppger att det är förenat med höga kostnader att uppgradera sin infrastruktur och sina metoder för att anpassa dem till förordningen och för att de ska föras upp i den europeiska förteckningen. Att vara upptagen i förteckningen innebär dock fördelar i form av ökat anseende som har en positiv inverkan på intäkter och investeringar. För fartygsägarna varierar kostnaderna förenade med förteckningarna över farliga material beroende på fartyget och tjänstens kvalitet, men de är fortfarande försumbara. Förordningen har inte inneburit de negativa ekonomiska konsekvenser för fartygsägarna som förväntades när förordningen antogs i form av förlorade intäkter från försäljning av uttjänta fartyg till anläggningar uppförda på den europeiska förteckningen, bland annat på grund av att förordningen kringgås. Av samma skäl har förordningen inte påverkat konkurrenss nackdelarna för EU:s fartygsåtervinningsanläggningar, eftersom EU:s andel av återvinningsmarknaden fortfarande är begränsad.

Förordningen har ett begränsat antal rapporteringsskyldigheter, som alla analyserades och bedömdes vara i stort sett proportionerliga. Ansträngningar görs för att minska rapporteringskostnaderna, till exempel för att säkerställa rapporteringssynergier med Hongkongkonventionen i enlighet med engångsprincipen. Ett sätt att minska den administrativa bördan skulle vara att förlänga den tid som en anläggning kan vara upptagen i den europeiska förteckningen (för närvarande fem år, varefter den kan förlängas).

3.3. SAMSTÄMMIGHET

På det hela taget anses förordningen vara samstämmig och konsekvent. Överträdelser av förordningen är dock svåra att upptäcka och åtgärda på grund av sjöfarts- och återvinningsverksamhetens globala karaktär och begränsade insyn, den komplexa leveranskedjan bestående av olika berörda parter och mellanhänder och det faktum att ett fartyg lätt kan byta flagg. Detta gör det svårt att identifiera ett fartyg som ska återvinnas, att spåra dess färd och att hålla de faktiska beslutsfattarna ansvariga för sina handlingar, vilket försvårar tillsynsmyndigheternas arbete. Det kan även vara problematiskt att fastställa vilken förordning som är tillämplig, eftersom ett uttjänt fartyg har dubbel rättslig status som farligt avfall och som fartyg. I detta avseende anses samstämmigheten mellan förordningen om återvinning av fartyg och förordningen om transport av avfall¹⁰, som båda kan tillämpas på uttjänta fartyg beroende på omständigheterna, ibland också vara förvirrande.

Även om förordningen till stor del är förenlig med Hongkongkonventionen, då den införlivar den i EU-lagstiftningen, är några offentliga myndigheter och sjöfartsindustrin oroad över de svårigheter med genomförandet som kommer att uppstå när båda ramverken har trätt i kraft. Fartygsägare och offentliga myndigheter pekar också på rättsliga inkonsekvenser mellan Hongkongkonventionen och Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall, som måste tas upp i relevanta internationella forum.

3.4. EUROPEISKT MERVÄRDE

I avsaknad av ett särskilt globalt instrument för att hantera problemen med fartygsåtervinning på internationell nivå ansåg en stor majoritet av deltagarna i samrådsprocessen att förordningen har skapat en välbehövlig EU-ram för genomförandet av Hongkongkonventionen i EU.

Olika berörda parter har olika uppfattning om vilken lagstiftningsnivå (på EU-nivå eller internationell nivå) som är lämpligast för att hantera frågor om fartygsåtervinning. Sjöfartsindustrin och vissa EU-medlemsstater understryker behovet av att ha lika villkor över hela världen och menar att frågan skulle hanteras bättre på internationell nivå genom Hongkongkonventionen. Å andra sidan pekar de som förespråkar ett fortsatt arbete med frågan på EU-nivå på att förordningen har en högre ambitionsnivå och hårdare kontroll än Hongkongkonventionen. Denna uppfattning delas särskilt av icke-statliga organisationer, fackföreningar och fartygsåtervinningsorganisationer.

Dessa berörda parter ställer sig enhälligt bakom en eventuell översyn av Hongkongkonventionen efter det att förordningen har trätt i kraft och att EU bör verka för högre standarder inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen. Det handlar bland

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

annat om att skärpa hälso- och miljökraven och införa kraftfullare övervaknings- och kontrollmekanismer, bland annat oberoende kontroller av att fartygsåtervinningsanläggningar uppfyller lämpliga miljö- och säkerhetskrav.

3.5. RELEVANS

Marknaden för fartygsåtervinning förväntas växa avsevärt inom den närmaste framtiden. Det kommer därför att fortsätta att finnas ett behov av att säkerställa säkra och hållbara nedmonteringsmetoder samt en korrekt hantering och identifiering av farliga material ombord på fartyg.

Förordningens relevans bör också bedömas mot bakgrund av EU:s politik och lagstiftning som har utvecklats avsevärt sedan förordningen antogs. Förordningen är med sitt fokus på miljöriktig hantering och lagring av farliga material och avfall, som i sin tur leder till ökad energi- och resurseffektivitet genom återvinning av material (särskilt stålskrot), förenlig med målen i den europeiska gröna given, handlingsplanen för den cirkulära ekonomin, handlingsplanen för nollförorening, meddelandet om en hållbar blå ekonomi och den gröna omställningen inom ramen för EU:s taxonomi.

Berörda parter anser dock i allmänhet att förordningen inte i tillräcklig utsträckning bidrar till EU:s industristrategi, däribland att säkerställa en konkurrenskraftig stålindustri i EU, och att den har potential att spela en större roll i utfasningen av fossila bränslen inom sjöfartsindustrin. En ökad fartygsåtervinning i EU, och därmed en ökad användning av stålskrot från denna fartygsåtervinning, skulle kunna ge en stadig tillgång till högkvalitativt skrot som EU:s stålindustri skulle kunna använda som råvara för att uppnå sina mål om minskade koldioxidutsläpp. Dessa aspekter är särskilt relevanta i samband med den kommande given för en ren industri, strategin för sjöfartsindustrin och handlingsplanen för stål. Slutligen anser vissa berörda parter att förordningen inte i tillräcklig utsträckning integrerar livscykelperspektivet i fartygsåtervinningen, genom design enligt vagga till vagga-principen och ett heltäckande materialpass för varje fartyg.

4. LÄRDOMAR

Med tanke på att omflaggning kraftigt undergräver förordningens ändamålsenlighet bör man fundera över hur man ska ta itu med detta problem så att de viktigaste bestämmelserna i förordningen kan genomföras på ett ändamålsenligt sätt. Detta är avgörande för att uppnå förordningens nuvarande huvudmål att säkerställa att EU-flaggade fartyg nedmonteras i säkra och miljöriktiga anläggningar. Här är det viktigt att klargöra hur man å ena sidan kommer fram till om ett fartyg ska återvinnas eller bli avfall och å andra sidan vem som är ansvarig ägare, med tanke på kontantköparnas roll i handeln med uttjänta fartyg. Lämpliga mekanismer bör sedan övervägas för att förhindra att ägare av EU-flaggade fartyg kringgår sina skyldigheter att se till att dessa fartyg återvinns i anläggningar som är uppförda på den europeiska förteckningen. Här kan olika alternativ övervägas. Ett av dem skulle kunna vara att fortsätta att utveckla ekonomiska incitament i enlighet med artikel 29 i förordningen. Detta skulle kunna ske i form av en återvinningslicens för alla fartyg som anlöper en EU-hamn, för att minska skillnaderna i intäkter mellan att nedmontera fartygen i anläggningar uppförda i den europeiska förteckningen och anläggningar som inte drivs på ett säkert och miljöriktigt sätt. Ett annat alternativ skulle kunna vara att tillämpa begreppet fartygets ”verkliga huvudman” i stället för den registrerade ägare som är kopplad till ett lands flagg.

Båda idéerna gav upphov till polariserade åsikter bland berörda parter. Effekterna av sådana känsliga åtgärder inom ramen för förordningen bör bli föremål för en särskild analys i ett annat sammanhang.

Fartygsägarnas organisationer och vissa EU-medlemsstater ser möjligheten att uppgradera Hongkongkonventionens bestämmelser på grundval av bestämmelserna i förordningen om fartygsåtervinning som ett möjligt lovande steg mot mer ambitiösa och harmoniserade globala standarder för fartygsåtervinning.

Samtidigt skulle man också kunna överväga att förtydliga förordningens standarder för att säkerställa lika villkor för EU-anläggningar. Detta skulle till exempel kunna handla om att utveckla ytterligare och/eller mer specifika kriterier för att utvärdera avfallshantering och stålåtervinning, genomföra effektiva miljöskyddsåtgärder och använda renare teknik och metoder för demontering och materialåtervinning.

Utvärderingen visar att förordningen och dess europeiska förteckning har varit effektiva när det gäller att säkerställa att det finns tillräcklig kapacitet för nedmontering av fartyg inom dess tillämpningsområde (inklusive fartyg som bytt flagg året före nedmonteringen). Kommissionen drar dock också slutsatsen att kapaciteten måste fortsätta att öka för att kunna tillgodose den efterfrågan på fartygsåtervinning som förväntas öka avsevärt under de kommande tio åren.

För att få till stånd mer kvalitativa och tillförlitliga förteckningar över farliga material bör man fundera över hur hela ansvarskedjan kan stärkas: från kvalifikationerna hos de experter som utarbetar förteckningar över farliga material och det sätt på vilket materialdeklarationen och leverantörsförsäkringen om överensstämmelse erhålls till metodvägledning och utredningsverktyg som behövs för att genomföra effektiva kontroller inom ramen för förordningen.

För att se till att förordningen efterlevs bör alla medlemsstater ha särskilda bestämmelser om påföljder för överträdelser av förordningen och se till att påföljderna är tillräckligt stränga för att avskräcka från överträdelser. Samspelet mellan förordningen och andra rättsliga instrument måste också klargöras. För att undvika att det uppstår en onödig administrativ börda när Hongkongkonventionen träder i kraft bör man överväga hur man kan rationalisera rapporterings- eller certifieringskraven till följd av samexistensen mellan förordningen och Hongkongkonventionen.

Slutligen skulle man vid en eventuell framtida översyn även kunna undersöka möjligheten att göra förordningen mer relevant för EU:s ambitioner i fråga om EU:s konkurrenskraft, resiliens och klimatneutralitet, bland annat genom effektiv och cirkulär resursanvändning.