



Bruxelles, den 15. oktober 2025
(OR. en)

10056/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutionel sag:
2023/0163(COD)

TRANS 234
MAR 94
CODEC 773
PARLNAT

RÅDETS BEGRUNDELSE

Vedr.: Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om Det
Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning
(EF) nr. 1406/2002

- Rådets begrundelse
- Vedtaget af Rådet den 13. oktober 2025

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet dette lovgivningsforslag den 1. juni 2023 som en del af søfartssikkerhedspakken¹.
2. Rådet nåede til enighed om en *generel indstilling* den 18. juni 2024².
3. Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning den 12. marts 2024. For Parlamentets 10. valgperiode blev Sérgio Humberto (EPP, Portugal) udpeget til ordfører.
4. Forhandlingerne blev indledt med en første trilog den 19. november 2024 efterfulgt af en anden trilog den 20. maj 2025. Under den anden trilog den 20. maj 2025 nåede forhandlerne til politisk enighed.
5. Den 4. juni 2025 analyserede Coreper den endelige kompromistekst med henblik på at nå til enighed og bekræftede den.
6. Den 24. juni 2025 sendte TRAN-udvalgets formand en skrivelse til formanden for Coreper, hvori det bekræftes, at hvis Rådet godkender den aftalte tekst ved førstebehandlingen efter jurist-lingvisternes gennemgang, vil Parlamentet godkende Rådets holdning ved andenbehandlingen.

II. FORMÅL

7. Hovedformålet med revisionen er:
 - a. bedre at forankre og afspejle agenturets nuværende opgaver og mål, således at det har juridisk mandat til at opfylde disse og støtte medlemsstaterne og Kommissionen med den nødvendige tekniske, operationelle og videnskabelige bistand for at sikre søfartssikkerhed og maritim sikkerhed og støtte sektorens grønne og digitale omstilling
 - b. at sikre, at EMSA's mandat er fremtidssikret, ved at give tilstrækkelig fleksibilitet til at indarbejde nye opgaver, der imødekommer søfartssektorens skiftende behov, og
 - c. at sikre, at agenturet har tilstrækkelige menneskelige og finansielle ressourcer til at udfylde sin rolle.

¹ 10160/23.

² 10828/24.

III. ANALYSE AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

1. Proceduremæssig baggrund

8. På grundlag af Kommissionens forslag førte Parlamentet og Rådet forhandlinger med henblik på at nå til enighed om Rådets førstebehandlingsholdning, hvilket førte til tidlig enighed ved andenbehandlingen. Teksten i udkastet til Rådets holdning afspejler til fulde det kompromis, som de to fælleslovgivere er nået frem til.

2. Resumé af de vigtigste spørgsmål

9. Rådets førstebehandlingsholdning til de forskellige reformelementer er efter aftale mellem fælleslovgiverne følgende:
10. Med hensyn til den "tekniske del" af forordningen (artikel 1-13) er Rådets vigtigste mål at sikre, at agenturet fokuserer på at yde støtte til medlemsstaterne og Kommissionen med henblik på korrekt gennemførelse af *eksisterende* EU-lovgivning, at undgå dobbeltarbejde og at sikre, at agenturet anvender sine ressourcer effektivt. Ændringerne til Kommissionens forslag har hovedsagelig til formål at forenkle teksten og gøre den mindre detaljeret og dermed skabe fleksibilitet og sikre et fremtidssikret mandat.
11. Rådet fastholdt i vid udstrækning sin holdning fra den *generelle indstilling* til de foreslåede opgaver vedrørende maritime autonome overfladeskibe (MASS) og NOx-emissioner, da disse elementer ligger uden for EU's kompetence (henholdsvis artikel 4 og 5). Rådet accepterede flere tilføjelser fra Parlamentet med hensyn til alternative brændstoffer, der anvendes inden for søtransport, inden for rammerne af eksisterende EU-lovgivning på området (FuelEU Maritime-forordningen³) (*artikel 4 og 6*). Samtidig er opgaverne i forbindelse med gennemførelsen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold⁴ nu begrænset til elementer, der allerede er medtaget i direktivet om havnestatskontrol⁵ (artikel 4).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.

⁴ Konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 som ændret.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3099 af 27. november 2024 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol.

12. Rådet fastholdt sin holdning fra den generelle indstilling og tilføjede tre nye opgaver til agenturet: Vigtigst af alt kan EMSA nu yde støtte til Kommissionen, nationale myndigheder og relevante EU-organer i forbindelse med gennemførelsen af Unionens restriktive foranstaltninger (dvs. sanktioner, navnlig data om skibes bevægelser, der er omfattet af sanktionsordningen) (artikel 8). Samtidig udarbejder og ajourfører agenturet en risikovurdering for alle europæiske havområder, som kun skal tjene som grundlag for placeringen af agenturets fartøjer til bekæmpelse af olieforurening og kemisk forurening med henblik på at støtte medlemsstaternes aktiviteter til bekæmpelse af forurening af havmiljøet (artikel 5). Endelig kan agenturet også foretage inspektioner på Kommissionens vegne i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugningsanlæg i tredjelande, hvis Kommissionen beslutter at uddelegere en sådan opgave til agenturet (artikel 5).
13. Med hensyn til én opgave, nemlig agenturets besøg i medlemsstaterne og inspektioner (artikel 10), kom Rådet Parlamentet og Kommissionen i møde og blev enigt om at revidere holdningen i sin *generelle indstilling* om at udarbejde en lukket liste over retsakter, i henhold til hvilke sådanne besøg og inspektioner kan finde sted. Rådet accepterede, at EMSA's besøg i medlemsstaterne vil fokusere på gennemførelsen af relevant EU-ret på områderne søfartssikkerhed og forureningsforebyggelse, forudsat at Kommissionen uddelegerer denne opgave til agenturet.
14. Endelig, hvad angår agenturets opgaver vedrørende internationale forbindelser (artikel 11), blev Rådet enigt om at give den administrerende direktør mulighed for at udstationere personale til Unionens delegation i Det Forenede Kongerige med forudgående samtykke fra Kommissionen og bestyrelsen for at støtte medlemsstaterne og Europa-Kommissionen i forbindelse med aktiviteter vedrørende deres deltagelse i Den Internationale Søfartsorganisations arbejde.
15. I tekstens "forvaltningsdel" (artikel 14-45) sigter Rådet mod at sikre, at den institutionelle ligevægt mellem medlemsstaterne og Kommissionen i forvaltningen af agenturet bevares.

16. Flere spørgsmål blev gennemgået indgående sammen med Parlamentet og Kommissionen:
merværdien ved at oprette et nyt forretningsudvalg, Kommissionens relative vægt i
bestyrelsen (antallet af Kommissionens repræsentanter) bestyrelsens afstemningsregler,
Kommissionens "veto" mod agenturets potentielle afgørelser, der kan være i strid med
rammefinansforordningen eller personalevedtægten, og muligheden for, at agenturet kan få
tilladelse til at oprette regionale centre.
17. Rådet fastholder sin holdning i den *generelle indstilling* til udeladelsen af bestemmelserne om
forretningsudvalget og bestyrelsens afstemningsregler (artikel 16). Rådet nåede dog til
enighed med Parlamentet om at ændre det flertal, der er nødvendigt for at udnævne den
administrerende direktør, hvilket nu kan foretages af bestyrelsen med to tredjedeles flertal i
stedet for fire femtedeles flertal i den *generelle indstilling*. Desuden indførte Rådet en
mekanisme, der gør det muligt for en tredjedel af bestyrelsens stemmeberettigede medlemmer
at foreslå, at den administrerende direktør afskediges; indtil nu er det kun Kommissionen, der
har kunnet fremsætte et sådant forslag (artikel 21).
18. For at bevare den institutionelle ligevægt i agenturets forvaltning kom Rådet samtidig
Parlamentet og Kommissionen i møde og blev enigt om, at Kommissionen fortsat skulle have
fire repræsentanter i agenturets bestyrelse som i den eksisterende EMSA-forordning. Samtidig
var Parlamentet enigt i, at det ikke er nødvendigt at udpege Parlamentets egne observatører til
bestyrelsen.
19. Både Rådet i sin *generelle indstilling* og Parlamentet ved *førstebehandlingen* blev enige om at
slette Kommissionens "veto" mod agenturets potentielle afgørelser, der kan være i strid med
rammefinansforordningen eller personalevedtægten. Efter omfattende drøftelser med
Kommissionen blev Rådet og Parlamentet enige om at erstatte Kommissionens veto med en
"procedure for fornyet overvejelse", så Kommissionen kan give udtryk for betænkeligheder,
hvis den mener, at visse afgørelser om spørgsmål vedrørende rammefinansforordningen og
personalevedtægten kan udsætte agenturet (og EU-budgettet) for alvorlige juridiske risici.
(Artikel 20) Dette vil gøre det muligt for bestyrelsen at tage spørgsmålet op til fornyet
overvejelse med en procedure, der svarer til den, der anvendes ved vedtagelsen af
enhedsprogrammeringsdokumentet: Hvis Kommissionen stadig modsætter sig en afgørelse
ved andenbehandlingen, kan den kun vedtages med enstemmighed blandt medlemsstaternes
repræsentanter.

20. Endelig accepterede Rådet Parlamentets og Kommissionens argumenter om at give agenturet tilladelse til at oprette regionale centre, da denne mulighed allerede findes i den gældende EMSA-forordning (artikel 31). Selv om oprettelsen af sådanne regionale centre kan få betydelige finansielle følger, var Rådet enig i, at Kommissionens forslåede sikkerhedsforanstaltninger er tilstrækkelige til at beskytte agenturets budget, eftersom enhver beslutning herom kun vil blive truffet af bestyrelsen efter anmodning fra Kommissionen og "med behørigt hensyn til de budgetmæssige følger".

IV. KONKLUSION

21. Rådets holdning støtter målet med Kommissionens forslag og afspejler til fulde det kompromis, der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Kommissionen.
22. Rådet mener derfor, at dets førstebehandlingsholdning er en afbalanceret gengivelse af forhandlingsresultatet, og at den nye "EMSA-forordning", når den er vedtaget, vil sikre, at agenturet har juridisk mandat til at støtte medlemsstaterne og Kommissionen med den nødvendige tekniske, operationelle og videnskabelige bistand for at sikre søfartssikkerheden og den maritime sikkerhed og støtte sektorens grønne og digitale omstilling.
-