



Bryssel den 15 oktober 2025
(OR. en)

10056/1/25
REV 1 ADD 1

Interinstitutionellt ärende:
2023/0163 (COD)

TRANS 234
MAR 94
CODEC 773
PARLNAT

RÅDETS MOTIVERING

Ärende: Rådets ståndpunkt vid första behandlingen inför antagandet av
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om Europeiska
sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002
– Rådets motivering
– Antagen av rådet den 13 oktober 2025

I. INLEDNING

1. Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet detta lagstiftningsförslag den 1 juni 2023 som en del av sjösäkerhetspaketet¹.
2. Den 18 juni 2024 enades rådet om en *allmän riktlinje*².
3. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 12 mars 2024. Sérgio Humberto (EPP, Portugal) utsågs till föredragande under parlamentets tionde mandatperiod.
4. Förhandlingarna inleddes med ett första trepartsmöte den 19 november 2024, vilket följdes av ett andra trepartsmöte den 20 maj 2025. Förhandlingarna nådde en politisk överenskommelse vid det andra trepartsmötet den 20 maj 2025.
5. Den 4 juni 2025 analyserade Coreper den slutliga kompromisstexten i syfte att nå en överenskommelse och bekräftade den.
6. Den 24 juni 2025 skickade ordföranden för utskottet för transport och turism en skrivelse till Corepers ordförande, där man bekräftade att, om rådet godkänner den överenskomna texten vid första behandlingen efter juristlingvisternas slutgranskning, kommer parlamentet att godkänna rådets ståndpunkt vid sin andra behandling.

II. SYFTE

7. Översynens främsta mål är att
 - a. bättre förankra och återspegla byråns nuvarande uppgifter och mål, så att den har ett rättsligt uppdrag att fullgöra dessa uppgifter och att ge medlemsstaterna och kommissionen nödvändigt tekniskt, operativt och vetenskapligt bistånd för att säkerställa sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt stödja den gröna och den digitala omställningen inom sektorn,
 - b. säkerställa att Europeiska sjösäkerhetsbyråns (Emsa) mandat är framtidssäkrat genom att möjliggöra tillräcklig flexibilitet, så att nya uppgifter kan läggas till i takt med att behoven inom sjöfartssektorn förändras, och
 - c. säkerställa att byrån har tillräckliga personalresurser och finansiella resurser för att kunna fullgöra sin roll.

¹ 10160/23.

² 10828/24.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

1. Förfarande

8. På grundval av kommissionens förslag förde parlamentet och rådet förhandlingar i syfte att enas om rådets ståndpunkt vid första behandlingen, vilket resulterade i en tidig överenskommelse vid andra behandlingen. Utkastet till rådets ståndpunkt återspeglar till fullo den kompromiss som nåddes av de båda medlagstiftarna.

2. Sammanfattning av huvudfrågorna

9. Efter överenskommelsen mellan medlagstiftarna är rådets ståndpunkt vid första behandlingen om de olika inslagen i reformen följande:
10. När det gäller förordningens "tekniska" del (artiklarna 1–13) är rådets främsta mål att säkerställa att byrån fokuserar på att ge stöd till medlemsstaterna och kommissionen för ett korrekt genomförande av *befintlig* unionslagstiftning, att undvika dubbelarbete och att säkerställa att byrån använder sina resurser på ett effektivt sätt. De ändringar som har gjorts i kommissionens förslag syftar främst till att förenkla texten och göra den mindre detaljerad och att på så sätt skapa flexibilitet och säkerställa ett framtidssäkert mandat.
11. Rådet vidhöll i stort sett sin ståndpunkt från den *allmänna riktlinjen* i fråga om de föreslagna uppgifter som rör autonoma ytfartyg till sjöss och utsläpp av kväveoxider, eftersom dessa delar ligger utanför EU:s behörighet (artikel 4 respektive 5). Rådet godtog flera tillägg från parlamentet när det gäller alternativa bränslen som används för sjötransport inom gränsvärdena i befintlig EU-lagstiftning på området (FuelEU Maritime-förordningen³) (artiklarna 4 och 6). Samtidigt är de uppgifter som rör genomförandet av sjöarbetskonventionen⁴ nu begränsade till delar som redan ingår i direktivet om hamnstatskontroll⁵ (artikel 4).

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

⁴ 2006 års sjöarbetskonvention i ändrad lydelse.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3099 av den 27 november 2024 om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll.

12. Rådet vidhöll sin ståndpunkt från den allmänna riktlinjen och lade till tre nya uppgifter för byrån. Först och främst får Emsa nu ge stöd till kommissionen, nationella myndigheter och relevanta unionsorgan vid genomförandet av unionens restriktiva åtgärder (dvs. sanktioner, särskilt genom att lämna uppgifter om förflyttningar av fartyg som omfattas av sanktionssystemet) (artikel 8). Samtidigt ska byrån utarbeta och uppdatera en riskbedömning för alla EU:s havsområden, som endast ska ligga till grund för placeringen av byråns fartyg vid insatser mot olje- och kemikalieföroreningar för att stödja medlemsstaternas insatser mot föroreningar av den marina miljön (artikel 5). Slutligen får byrån också genomföra inspektioner på plats på kommissionens vägnar i enlighet med förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinningsanläggningar i tredjeländer, om kommissionen beslutar att delegera denna uppgift till byrån (artikel 5).
13. När det gäller en uppgift – nämligen byråns besök i medlemsstaterna och inspektioner (artikel 10) – gick rådet i parlamentets och kommissionens riktning och samtyckte till att se över sin ståndpunkt i den *allmänna riktlinjen* om att upprätta en fast lista över rättsakter enligt vilka sådana besök och inspektioner får äga rum. Rådet godtog att Emsas besök i medlemsstaterna kommer att inriktas på genomförandet av relevant unionsrätt på områdena sjösäkerhet och förhindrande av föroreningar, under förutsättning att kommissionen delegerar denna uppgift till byrån.
14. När det gäller byråns uppgifter i fråga om internationella förbindelser (artikel 11) samtyckte rådet slutligen till att ge den verkställande direktören möjlighet att utplacera personal vid unionens delegation i Förenade kungariket, med förhandsgodkännande från kommissionen och styrelsen, för att stödja medlemsstaterna och kommissionen i verksamhet som rör deras deltagande i Internationella sjöfartsorganisationens arbete.
15. I textavsnittet om "styrning" (artiklarna 14–45) vill rådet säkerställa att den institutionella jämvikten mellan medlemsstaterna och kommissionen i byråns styrning bevaras.

16. Flera frågor behandlades ingående tillsammans med parlamentet och kommissionen:
mervärdet av att inrätta en ny direktion, kommissionens relativa vikt i styrelsen (antalet
företrädare för kommissionen), styrelsens omröstningsbestämmelser, kommissionens ”veto”
mot eventuella beslut från byrån som skulle kunna strida mot rambudgetförordningen eller
tjänsteföreskrifterna samt möjligheten att bemyndiga byrån att inrätta regionala centrum.
17. Rådet vidhåller sin ståndpunkt i den *allmänna riktlinjen* om strykningen av bestämmelserna
om direktionen och omröstningsbestämmelserna för styrelsen (artikel 16). Rådet enades dock
med parlamentet om att se över vilken majoritet som krävs för att utse den verkställande
direktören, som nu kan utses av styrelsen med två tredjedelars majoritet, i stället för fyra
femtedelars majoritet enligt den *allmänna riktlinjen*. Dessutom införde rådet en mekanism
som gör det möjligt för en tredjedel av de röstberättigade styrelseledamöterna att föreslå att
den verkställande direktören ska entledigas från sitt uppdrag. Hittills har endast
kommissionen kunnat lägga fram ett sådant förslag (artikel 21).
18. För att bevara den institutionella jämvikten i byråns styrning gick rådet samtidigt i
parlamentets och kommissionens riktning och samtyckte till att det även fortsättningsvis
skulle finnas fyra företrädare för kommissionen i byråns styrelse, såsom enligt den befintliga
Emsa-förordningen. Samtidigt höll parlamentet med om att man inte behöver utse några egna
observatörer i styrelsen.
19. Både rådet, i sin *allmänna riktlinje*, och parlamentet, vid sin *första behandling*, enades om att
stryka kommissionens ”veto” mot eventuella beslut av byrån som skulle kunna strida mot
rambudgetförordningen eller tjänsteföreskrifterna. Efter omfattande diskussioner med
kommissionen enades rådet och parlamentet om att ersätta kommissionens veto med ett
”förfarande för förnyad behandling”, som skulle göra det möjligt för kommissionen att
uttrycka sina farhågor om den anser att vissa beslut i frågor som rör rambudgetförordningen
och tjänsteföreskrifterna skulle kunna utsätta byrån (och EU:s budget) för allvarliga rättsliga
risker (artikel 20). Detta kommer att göra det möjligt för styrelsen att behandla frågan igen,
med ett förfarande som liknar det som används för antagandet av det samlade
programdokumentet, dvs. om kommissionen fortfarande motsätter sig ett beslut vid en andra
behandling, kan beslutet endast antas med enhällighet bland medlemsstaternas företrädare.

20. Slutligen godtog rådet parlamentets och kommissionens argument beträffande att bemyndiga byrån att inrätta regionala centrum, eftersom denna möjlighet redan finns i den nuvarande Emsa-förordningen (artikel 31). Även om inrättandet av sådana regionala centrum skulle kunna få väsentliga ekonomiska konsekvenser, konstaterade rådet att de skyddsåtgärder som kommissionen har föreslagit är tillräckliga för att skydda byråns budget, eftersom alla beslut i detta avseende endast skulle fattas av styrelsen på begäran av kommissionen och ”med vederbörlig hänsyn tagen till budgetkonsekvenserna”.

IV. **SLUTSATS**

21. Rådets ståndpunkt stöder syftet med kommissionens förslag och återspeglar fullt ut den kompromiss som med kommissionens stöd nåddes i de informella förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet.
22. Rådet anser därför att dess ståndpunkt vid första behandlingen avspeglar resultatet av förhandlingarna på ett välavvägt sätt och att den nya Emsa-förordningen, när den väl antas, kommer att säkerställa att byrån har ett rättsligt uppdrag att ge medlemsstaterna och kommissionen nödvändigt tekniskt, operativt och vetenskapligt bistånd för att säkerställa sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt stödja sektorns gröna och digitala omställning.