

52. Europaudvalgsmøde 2/10 2009

Dato: Fredag den 2. oktober 2009  
Tidspunkt: Kl. 11.00  
Sted: Vær. 2-133

Til stede: Anne-Marie Meldgaard (S) formand, Michael Aastrup Jensen (V), Pia Adelsteen (DF), Helle Sjelle (KF), Flemming Møller Mortensen (S), Ole Vagn Christensen (S), Anne Grete Holmsgaard (SF), Hanne Agersnap (SF), Lone Dybkjær (RV), Bjarne Laustsen (S), Frank Aaen (EL).

Desuden deltog: Økonomi- og erhvervsminister Lene Espersen, sundhedsminister Jakob Axel Nielsen (bistået af overlæge Else Smith), transportminister Lars Barfoed og beskæftigelsesminister Inger Støjberg

**L Punkt 1. Samråd med økonomi- og erhvervsministeren vedr. samrådsspørgsmål B om kapital og hedgefonde.**

KOM (2009) 0207 – samrådsspørgsmål B (vedlagt)

Dette punkt blev behandlet for lukkede døre.

**FO Punkt 2. Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi - søfartsdelen) den 9. oktober 2009**

Under dette punkt på Europaudvalgets dagsorden behandledes rådsmødets dagsordenspunkter 1 og 2, som hører under Økonomi- og Erhvervsministeriets ressort, og som blev forelagt af økonomi- og erhvervsministeren.

**Søfartsdelen**

**Økonomi- og erhvervsministeren:** På søfartsområdet har jeg to sager med. Det er forslaget til direktiv om meldeformaliteter for skibe, som er til forhandlingsoplæg, og forslaget til forordning om skibspassagerers rettigheder, som jeg i dag nævner til orientering.

**1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse**

KOM (2008) 0816

– *Politisk enighed*

Rådsmøde 2964 – bilag 1 (samlenotat side 2)

KOM (2008) 0816 – bilag 3 (revideret grundnotat af 27/2-09)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (08) – bilag 316, side 1039 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 27/3-09)

**Økonomi- og erhvervsministeren:** Forslaget var til forhandlingsoplæg forud for rådsmødet i marts, så jeg vil derfor ikke gå i detaljer med det igen. På det kommende transportrådsmøde planlægger formandskabet at opnå politisk enighed.

I lighed med tilsvarende regler for passagerer, der rejser med fly og jernbane, og et verserende forslag for buspassagerer giver forslaget rettigheder til passagerer, der rejser med skib. Der er tale om generelle rettigheder til alle passagerer i tilfælde af forsinkelser.

Forslaget giver også bevægelseshæmmede særlige rettigheder, der som udgangspunkt skal sikre dem samme adgang som alle andre til transport med skib.

Regeringen støtter forslaget og er glad for, at skibspassagerer overalt i EU nu får de samme rettigheder. Det gælder ikke mindst for bevægelseshæmmede, der gratis skal have den assistance, der er nødvendig for kunne rejse som andre passagerer.

Samtidigt har der været nogle svagheder i forslaget, som vi og mange andre medlemsstater har arbejdet på at få rettet op.

Formandskabet har derfor fremlagt et revideret forslag, der har bevaret substansen, men som delvis har taget hensyn til de særlige forhold, der er kendetegnende for søfarten.

Der tages for eksempel højde for vind og vejr, som ofte medfører forsinkelser ved søtransport. Grænserne for, hvor lang en forsinkelse der accepteres, før der skal gives kompensation til passagererne, er ikke længere absolut og ens for alle skibe, men er sat i forhold til rejsens længde. Kompensationen, der skal betales, uanset passagererne alligevel kommer med skibet, er ligeledes tilpasset, så den nu er maksimalt 50 pct. af billetprisen og ikke 100 pct.

Der udestår dog efter regeringens opfattelse stadig nogle justeringer: For eksempel bør der i højere grad tages hensyn til korte overfarter og små ø-færger, hvor skibene i realiteten fungerer som en slags flydende bro mellem øen og fastlandet. Et betydeligt antal medlemsstater, herunder Danmark, har foreslået, at dette kan ske ved at undtage små færger fra forordningen. Vi vil fortsat arbejde hen imod en sådan løsning.

Disse justeringer er dog efter regeringens opfattelse ikke afgørende. Regeringen er overordnet tilfreds med det foreliggende forslag fra formandskabet og er indstillet på at støtte dette på det kommende rådsmøde.

**Pia Adelsteen** tog udgangspunkt i, at økonomi- og erhvervsministeren sagde, at den tilladte forsinkelse er sat i relation til rejsens længde. Hun ville gerne have præciseret reglerne.

Hun syntes, det var rigtigt godt, at regeringen arbejdede på at få undtaget de små færger – af hensyn til de små øer – men når økonomi- og erhvervsministeren tilføjer, at det ikke er afgørende for regeringen, betyder det så, at vi alligevel vil sige ja, hvis de små færger ikke bliver undtaget?

**Frank Aaen** spurgte, om man ikke kunne kompensere kommunerne på en anden måde, idet han syntes, det var helt hen i vejret, at Gentofte kommune skulle have kompensation, fordi der er en færge i Jylland, der er forsinket.

I stedet for at undtage de små færger mente han, man skulle give de eksisterende små færger en dispensation.

**Økonomi- og erhvervsministeren** nævnte i svaret til Pia Adelsteen tallene for, hvor lang tids forsinkelse der udløser kompensation, afhængig af rejsens længde. Oprindeligt skulle kompensation udløses efter 1 times forsinkelse. Kompromisforslaget går ud på, at hvis rejsen varer mellem 0 og 4 timer, er 1 times forsinkelse tilladt. Hvis rejsen varer mellem 4 og 8 timer, er 2 timers forsinkelse tilladt. Hvis rejsen varer mellem 8 og 24 timer, må forsinkelsen være 3 timer. Og hvis rejsen varer mere end 24 timer, kræves der 6 timers forsinkelse, før man får kompensation. Kompensationen udgør 25 pct. af billetprisen, men vil udgøre 50 pct. af billetprisen, hvis forsinkelsen kommer op på det dobbelte af ovennævnte tal.

KL og Sammenslutningen af Danske Småøer har peget på, at man stadig skal kunne sejle med ældre færger. Forordningen stiller faktisk ikke krav til selve

konstruktionen af skibene og vil derfor ikke medføre krav om ombygninger, men den giver nogle rettigheder til passagererne i forbindelse med transporten. Der er allerede i dag regler om, at man ved bygning af nye skibe skal sikre de bevægelseshæmmede adgang. Vi prøver, om vi kan lave en fornuftig ordning, hvorefter de helt små færger og øer ikke bliver for hårdt ramt, men på længere sigt – når de små færge skal udskiftes – skal forpligtelserne over for de bevægelseshæmmede overholdes.

Økonomi- og erhvervsministeren svarede Frank Aaen, at fordelingen af kompensationen måtte være en sag internt for KL.

**Pia Adelsteen** spurgte, om man som skibspassager også får kompensation, hvis en forsinkelse skyldes, at vejret er dårligt.

**Økonomi- og erhvervsministeren** vidste ikke præcist, hvordan vejret spiller ind, men hvis der er tale om force majeure med voldsomt uvejr, gik hun ud fra, at der er en undtagelse. Men færgerne kan ikke undskylde sig med, at det blæser en lille smule.

**FO 2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF**

KOM (2009) 0011

– *Fremskridtsrapport*

Rådsmøde 2964 – bilag 1 (samlenotat side 10)

KOM (2009) 0011 – bilag 1 (grundnotat af 15/5-09)

**Økonomi- og erhvervsministeren:** Dette forslag forelægger jeg som nævnt til forhandlingsoplæg.

Vi er her fortsat tidligt i forhandlingsforløbet. Derfor vil formandskabet på det kommende rådsmøde alene fremlægge en fremskridtsrapport om forslaget.

Direktivforslaget er fremsat som et led i handlingsplanen om et europæisk søtransportområde uden barrierer.

Formålet med forslaget er at forenkle procedurerne for skibene ved dokument- og varekontrollen med skibe og gods, der er i trafik mellem havne i EU. Det foreslås, at skibe kun skal rapportere de oplysninger, som er omfattet af direktivet, elektronisk ét sted – i modsætning til i dag, hvor skibene skal indrapportere de samme oplysninger flere gange til flere forskellige myndigheder. Og oplysninger, som skibet allerede en gang har indberettet ved ankomst eller afsejling i henhold til EU-regler, skal herefter ikke også indberettes på såkaldte IMO-meldeformularer.

Fra regeringens side støtter vi formålet med forslaget. Lettelse af de administrative byrder for brugerne kan være med til at fremme skibsfartens konkurrenceevne.

De øvrige medlemsstater har også modtaget forslaget positivt. Der er dog behov for nogle ændringer i forslaget, så regelsættet bliver så administrativt let som muligt for både havne og skibe.

Vi lægger vægt på, at der ikke vedtages en ny midlertidig formular om maritime sikringsoplysninger. Det harmonerer ikke med forslagets formål om forenkling at indføre en ny midlertidig papirformular, der kun skal bruges i EU. Den gældende praksis fungerer udmærket. Efter eksisterende EU-lovgivning og IMO-regler er der kun krav til, hvilke oplysninger der skal indberettes – og ikke krav om bestemte formularer.

På den anden side er det også regeringens holdning, at man ikke helt kan afskaffe IMO-meldeformularerne for EU-sejlads. IMO-formularerne indeholder krav om information, som ikke skal indberettes via EU-reglerne, og som man derfor ikke vil få længere, hvis IMO-formularerne blev afskaffet. Af hensyn til risikoen for smugleri er der stadig brug for oplysninger om, hvad besætningen medbringer af cigaretter, vin og spiritus til eget forbrug.

Forslaget om, at indberetningerne fra skibene kan ske på ét af de officielle EU-sprog, kan indebære yderligere krav til det elektroniske indberetningssystem. Regeringen finder det mest hensigtsmæssigt, at sådanne indberetninger kun sker på engelsk, som er det internationale skibsfartssprog.

FO Regeringen vil i de kommende forhandlinger arbejde for, at det forslag, som ligger på bordet, tilpasses, så de synspunkter, jeg har nævnt her i dag, bliver afspejlet i forslaget.

På rådsmødet er der alene tale om, at formandskabet vil fremlægge en fremskridtsrapport. Der forventes derfor ikke en egentlig substansdrøftelse. Vi har til hensigt fra dansk side at støtte formandskabets rapport, idet vi – som de fleste medlemsstater – fortsat støtter forslaget hovedsigt.

**Hanne Agersnap** var også interesseret i administrative lettelser, og hun var derfor indstillet på at give mandatet. Hun spurgte dog, om der ikke havde været en grund til de hidtidige regler.

**Pia Adelsteen** var glad for, at økonomi- og erhvervsministeren sagde, at man ikke skulle begynde at lave nye formularer. I den forbindelse henviste hun til de bekymringer, Danske Havne havde givet udtryk for. Skal man lave nye formularer, giver det større omkostninger. Hun spurgte, om omkostningerne for de små havne ville blive meget store.

**Frank Aaen** var også positiv over for forhandlingsoplægget.

**Michael Aastrup Jensen** var blevet lidt bekymret, da han læste samlenotatet, idet han var bange for, at der kunne ske det samme, som da man lavede terrorsikringen, der indebærer, at der i Randers havn er sat et skilt op om, at man ikke må gå ned på havnen, fordi det er farligt. I den forbindelse henviste han til høringssvaret fra Danske Havne. Han håbede, økonomi- og erhvervsministeren kunne berolige ham.

**Økonomi- og erhvervsministeren** svarede Hanne Agersnap, at de nugældende regler faktisk har overlappet hinanden. Et IMO-regelsæt er blevet implementeret i de forskellige EU-lande, og så er der lagt nogle EU-regler oveni. Der har været for mange kokke om maden. Nu prøver man at få rettet op på det, så de oplysninger, der er indberettet én gang, kan blive genanvendt.

I svaret til Pia Adelsteen om de små havne sagde økonomi- og erhvervsministeren, at hun ikke havde noget tal på, hvad det ville komme til at betyde økonomisk for de små havne, men hun pointerede, at det foreliggende forslag giver medlemsstaterne frihed til selv at bestemme, hvordan den elektroniske løsning skal udformes, og når vi implementerer den, vil vi tage hensyn til høringssvarene.

Økonomi- og erhvervsministeren sagde i svaret til Michael Aastrup Jensen, at de små havne vil blive lettet for noget papirarbejde, og de støtter også forslaget.

**Formanden** konkluderede, at de ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier havde ytret sig imod det.

## 11. Siden sidst

**Økonomi- og erhvervsministeren:** Da det er noget tid siden, at jeg har været her i Europaudvalget med søfartssager, vil jeg gerne også benytte lejligheden til kort at komme omkring, hvad der generelt er af vigtige sager på EU-dagsordenen på søfartsområdet for tiden.

Allerførst vil jeg nævne, at alle de syv direktiver og forordninger i den tredje sø-sikkerhedspakke blev endelig vedtaget i marts 2009. Med disse vedtagelser er der taget et væsentligt skridt til forbedring af sikkerheden til søs og fortsat beskyttelse af miljøet.

På rådsmødet i marts vedtog Rådet konklusioner om meddelelsen om en europæisk maritim transportstrategi frem mod 2018. Her blev Kommissionen opfordret til at fremlægge en detaljeret køreplan for det videre arbejde inden udgangen af 2009. Vi har ikke set denne køreplan endnu, men den kan forventes at vedrøre forbedring af skibsfartens økonomiske rammebetingelser, forbedring af de maritime kompetencer, bedre udnyttelse af mulighederne for nærskibstrafik samt innovation og ny teknologi for skibsfarten.

Ud over forslagene om passagerrettigheder og meldeformaliteter, der forhandles i øjeblikket, har Kommissionen sat et forslag om revision af direktivet om udstyr på skibe på dagsordenen for transportrådsmødet den 17. december 2009. Dette forslag er endnu ikke fremlagt. Jeg kan derfor ikke sige noget om indholdet her og nu.

Det var ordene. Jeg syntes, det var vigtigt, at I fik en opdatering om, hvilke sager der ligger og venter.



**FO Punkt 3. Ekstraordinært rådsmøde (sundhedsministre) den 12. oktober 2009**

**Sundhedsministeren:** Jeg skal forelægge to sager for udvalget i dag.

For det første det ekstraordinære rådsmøde om influenza A – som også hedder H1N1; – som finder sted den 12. oktober. Denne sag forelægges til udvalgets orientering.

For det andet vil jeg benytte anledningen til at forelægge direktivforslaget om patientrettigheder i forbindelse med grænseoverskridende sundhedsydelse. Denne sag behandles ikke på rådsmødet den 12. oktober. Men det er forventningen, at det svenske formandskab vil søge at opnå politisk enighed på rådsmødet i december. På den baggrund finder jeg det rigtigt at forelægge forslaget til forhandlingsoplæg nu – inden forhandlingerne i Rådet går ind i en afgørende fase.

**1. Influenza A (H1N1)**

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2009) 0481

Ekstraordinært beskæftigelse 12/10-09 – bilag 1 (samlenotat side 2)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (08) – bilag 369, side 1139 (senest behandlet i EUU 29/4-09)

**Sundhedsministeren:** I lyset af den verdensomspændende influenzapandemi har det svenske formandskab valgt at indkalde EU's sundhedsministre til ekstraordinært rådsmøde den 12. oktober. Rådsmødet kan ses i forlængelse af det ekstraordinære rådsmøde om samme tema, som blev afholdt den 30. april i år.

Inden jeg gør rede for forventningerne til rådsmødet, vil jeg gerne sige lidt om situationen generelt og selvfølgelig lidt mere specifikt i Danmark.

Der er knap 300.000 konfirmerede og indberettede tilfælde af den influenza, vi kalder for influenza A, på verdensplan og knap 3.500 døde i alt. I Europa er der 52.000 bekræftede tilfælde af influenza A, og mindst 140 er døde. I Danmark var der den 29. september 660 bekræftede tilfælde af influenza A, og én dansker med influenza A er død. Det var ham, der døde i Norge.

Smittespredningen er nu meget lav både i Danmark og i landene omkring os. Der er i Danmark omkring 20 positive tilfælde om ugen, hvilket tyder på, at vi er ovre 1. bølge – hvis man i det hele taget kan sige, at der har været en 1. bølge. En egentlig epidemi har der i alt fald ikke været tale om.

Sundhedsstyrelsen vurderer, at infektion med influenza A generelt ikke giver en mere alvorlig sygdom end den influenza, der hvert år rammer mange danskere, og som hvert 2.-3. år udløser en epidemi. Hos langt de fleste mennesker vil der være tale om milde symptomer, der er overstået efter få dage.

Som det var tilfældet på det ekstraordinære rådsmøde i april, giver det kommende rådsmøde mulighed for at udveksle informationer om nationale tiltag, ligesom Kommissionen vil briefe om iværksatte og fremtidige initiativer på EU-niveau.

Som det fremgår af samlenotatet, forventes Rådet at vedtage rådskonklusioner, som oplister de elementer, som bør indgå i en fælles EU-indsats for at forebygge og bekæmpe influenza A. Det gælder bl.a.:

Adgang til vacciner. Her kan Kommissionen assistere de lande, som endnu ikke har indgået aftale om indkøb af vaccine. Der lægges også op til, at medlemslande med for mange vaccinedoser frivilligt kan vælge at sælge nogle af disse til andre medlemslande.

Det gælder også vaccinationsstrategi. I lyset af at vaccinerne vil blive produceret løbende, vil alle lande – også dem som har valgt at købe vaccine til hele befolkningen – skulle foretage en prioritering af, hvilke grupper der skal vaccineres først.

Rådskonklusionerne nævner tre mulige grupper – nemlig kronikere, gravide og sundhedspersonale – men det understreges, at de nationale anbefalinger skal tage højde for nationale forhold, den løbende vidensudvikling og en konkret vurdering af fordele og risici ved at vaccinere bestemte grupper.

I Danmark har vi valgt at vaccinere:

- borgere med risiko for at blive særligt syge eller dø i forbindelse med influenza A
- centralt sundhedspersonale med patientkontakt, samt
- personer, der varetager andre samfundskritiske nøglefunktioner.

Gravide tilhørende en risikogruppe vil blive anbefalet vaccination. Raske gravide anbefales som udgangspunkt ikke vaccination.

Rådskonklusionerne nævner ligeledes procedurer for godkendelse af vacciner. Dette skal jo gerne ske relativt hurtigt, men selvfølgelig uden at gå på kompromis med sikkerheden.

For så vidt angår information til befolkningerne vil vi arbejde på at undgå modstridende budskaber til EU-landenes befolkninger f.eks. ved at fastlægge fælles strategiske budskaber vedrørende centrale emner.

Rådskonklusionerne understreger derudover EU's forpligtelse til at støtte det globale samarbejde i FN og WHO.

Endelig fastslår rådskonklusionerne behovet for en multisektoriel tilgang, da en pandemi vil kunne påvirke mange sektorer, f.eks. centrale samfundsfunktioner som transport, kommunikation og energi.

Som det fremgår af samlenotatet, kan vi fra dansk side tilslutte os rådskonklusionerne. Vi er glade for, at det i de indledende afsnit anerkendes, at udviklingen i hvert medlemsland kan betyde, at de enkelte medlemslande vil skulle agere forskelligt. Derfor følger vi også situationen nøje i Danmark og er klar til at tilpasse vores indsats efter den udvikling, som vi ser.

**Michael Aastrup Jensen** pegede på, at borgerne synes, der er tale om et ekstremt vigtigt område. De er utrygge, fordi der udsendes miksede signaler. I Storbritannien er en teenagepige død af A-influenza for nylig, og nu vil alle have vaccine. På den baggrund spurgte han, om man har tænkt sig at lave en fælles information i EU.

**Flemming Møller Mortensen** syntes, der var tale om en rigtig god krisestyring på området. Han ville gerne høre, om det er rigtigt, at patienterne er næsten lige så godt sikret med én vaccination som med to. Det er af stor betydning, hvis pandemien begynder at rulle, idet det er produktionen af vaccine, der er hindren.

**Helle Sjelle** opfattede det sådan, at sundhedsministeren tager sagen meget alvorligt, og pegede på, at det er en sygdom, som i sidste ende kan risikere at koste menneskeliv. Hun syntes også, det var positivt, at sundhedsministeren var interesseret i, hvordan man gør i andre lande, idet influenza ikke stopper ved landegrænserne. Derfor giver det god mening, at vi bruger EU til at befrugte hinanden og give hinanden ideer til, hvad vi kan gøre. Helle Sjelle spurgte, hvornår sundhedsministeren forventer, at vi har vaccinen klar her i landet, og hvornår vi har vaccine nok til de grupper, vi vælger at prioritere.

I den forbindelse spurgte hun, hvorfor man ikke har valgt at købe vaccine til alle – eller i hvert fald dem, der er på arbejdsmarkedet – som man gør i nogle af de andre EU-lande.

**Lone Dybkjær** havde helt overordnet den opfattelse, at det ikke kunne være en opgave for staten at støtte medicinalindustrien. Der er et enormt pres fra medicinalindustrien for, at alle bliver vaccineret – også i andre lande. Lone Dybkjær mente ikke, man skulle bøje sig for det pres. Hun spurgte, hvordan aldersfordelingen er blandt de 3.500, der på verdensplan er døde af A-influenzaen.

**Sundhedsministeren** sagde i anledning af Michael Aastrup Jensens bemærkninger om miksede signaler, at han mente, vi i Danmark har haft en meget præcis kommunikation og ikke har sendt forvirrende signaler. Det takkede han også sundhedsordførerne for.

**Overlæge Else Smith**, Sundhedsstyrelsen, gav en detaljeret redegørelse for, hvad vi har gjort i Danmark med hensyn til vaccine. Hun nævnte bl.a., at man har identificeret ca. 1,1 million mennesker, som man vil tilbyde vaccinen, og da vi har bestilt vaccine til 1,5 millioner mennesker, har vi nok. De første vacciner leveres i uge 41. Med hensyn til dødsfald gjorde hun opmærksom på, at der også er dødsfald i forbindelse med den almindelige influenza, og at dødeligheden i forbindelse med den nye influenzatype er ekstremt lav. Endelig redegjorde Else Smith for de informationsaktiviteter, man planlægger.

Det er rigtigt, som Flemming Møller Mortensen er inde på, at der er nogle studier, som viser, at de fleste kan nøjes med én vaccination, men det er meget små studier, og selv om resultaterne er lovende, holder Sundhedsstyrelsen sig stadig til den oprindelige plan om at give to vaccinationer.

Overlæge Else Smith svarede Helle Sjelle, at når vi ikke har bestilt vaccine til hele befolkningen, er det fordi vaccinen er en mangelvare, som leveres efterhånden som den bliver produceret, og vi får først de sidste vacciner i februar 2010.

Overlæge Else Smith svarede Lone Dybkjær, at undersøgelser viser, at det især er de yngre, som har risiko for at dø af influenza A.

**FO 2. Forslag til direktiv om patientrettigheder i forbindelse med grænseoverskridende sundhedsydelse**

– *Tidlig forelæggelse. Forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (beskæftigelse, socialpolitik, sundhed og forbrugerbeskyttelse) den 30. november – 1. december 2009*

KOM (2008) 0414

Ekstraordinært beskæftigelse 12/10-09 – bilag 1 (samlenotat side 4)

KOM (2008) 0414 – bilag 3 (grundnotat af 6/10-08)

KOM (2008) 0414 – bilag 2 (henvendelse og hørings svar af 19/8-08 fra Foreningen af Danske Patienter)

KOM (2008) 0414 – bilag 4 (henvendelse af 27/11-08 fra Danske Regioner)

KOM (2008) 0414 – bilag 5 (resumé af supplerende hørings svar af 17/12-08 fra Danske Regioner)

KOM (2008) 0414 – bilag 7 (henvendelse af 17/4-09 fra Danske Regioner)

EU-note (08) – E 17 (notat af 4/12-08 om patientrettigheder)

EU-note (08) – E 16 (notat af 2/12-08 om patientrettigheder)

EU-note (072) – E 48 (notat af 8/7-08)

EU-note (06) – E 69 (notat af 3/7-07 om social sikring)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (08) – bilag 476, side 1389 (senest behandlet i EUU 4/6-09)

EUU alm. del (08) – bilag 139, side 533 (behandlet i EUU 5/12-08)

**Sundhedsministeren:** Jeg har tidligere ved flere lejligheder orienteret udvalget om status i forhandlingerne om direktivforslaget. Senest i forbindelse med forelæggelsen af rådsmødet i juni i år, hvor jeg blandt andet oplyste udvalget om, at der var sket væsentlige fremskridt i forhandlingerne under det tjekkiske formandskab.

Det var dog samtidig min forventning, at sagen tidligst ville blive moden til politisk stillingtagen på rådsmødet i december i år.

Direktivet er som sagt ikke på dagsordenen for rådsmødet den 12. oktober, men forhandlingerne er på vej ind i en afgørende fase. Det svenske formandskab har forelagt et revideret kompromisforslag, som efter min vurdering er et godt udgangspunkt for et samlet kompromis i Rådet.

Derfor mener jeg, at det nu er det rigtige tidspunkt til at forelægge sagen til forhandlingsoplæg, sådan som udvalget også tidligere har ytret ønske om.

Helt grundlæggende er regeringen positivt indstillet over for, at der med direktivforslaget sikres større retlig klarhed og sikkerhed for patienterne, når de vil gøre brug af de rettigheder, de allerede har til at søge behandling over grænserne i

EU. Det mener jeg, vi må holde fast i som udgangspunktet for vores drøftelse her i dag.

Vi har igennem en årrække set EF-Domstolen træffe afgørelser i konkrete sager om patienters ret til behandling i andre medlemsstater.

Domstolen har altså fastslået, at patienterne har en sådan ret. Men vi har kun haft de konkrete enkeltsager og domme at forholde os til. Det mener jeg er helt uholdbart i det lange løb – for patienterne såvel som for medlemsstaterne og de nationale sundhedssystemer.

Vi har jo en forpligtelse til at sikre, at patienterne har mulighed for at udnytte de rettigheder, de har i henhold til traktaten. Regeringen er derfor enig med Kommissionen i, at der er behov for at få omsat patienternes rettigheder i et sæt klare og brugbare fælles regler på europæisk niveau.

Når det er sagt, så vil jeg ikke lægge skjul på, at direktivforslaget har været genstand for en intens debat i Rådet. Det oprindelige forslag fra Kommissionen rejste en række væsentlige spørgsmål i forhold til de mulige konsekvenser for indretning, styring og planlægning af de nationale sundhedssystemer. Og i forhold til de mulige finansielle konsekvenser.

Det bør efter regeringens opfattelse være en forudsætning for dansk tilslutning til forslaget, at der sker en tilstrækkelig afklaring af disse spørgsmål.

Det svenske kompromisforslag har ikke været drøftet til bunds og vil altså fortsat skulle forhandles i arbejdsgruppen frem mod rådsmødet i december. Men der tegner sig et resultat, som imødekommer Danmark på en række centrale punkter.

FO For det første mener jeg, at vi fra dansk side må lægge afgørende vægt på, at de enkelte medlemslande selv beslutter, hvilke sundhedsydelser de ønsker at tilbyde inden for rammerne af det nationale sundhedsvæsen. Og dermed hvilke ydelser der er omfattet af retten til behandling i en anden medlemsstat.

Direktivet skaber med andre ord ikke ret til at få dækket udgifter til ydelser i udlandet, som patienterne ikke ville have kunnet få, hvis de havde valgt at blive behandlet i Danmark.

For det andet er det afgørende, at medlemsstaterne – om nødvendigt og inden for traktatens rammer – kan afvise at modtage udenlandske patienter til planlagt behandling. Den mulighed skal vi have for at undgå, at der kan opstå situationer med utilstrækkelig kapacitet til danske patienter.

For det tredje lægger vi afgørende vægt på, at direktivforslagets artikel 5 om nationale kvalitets- og sikkerhedsstandarder samt klage- og erstatningsmuligheder udformes på en sådan måde, at de ligger inden for Fællesskabets beføjelser i henhold til traktaten – for eksempel ved, at der alene stilles informationskrav.

Som jeg ved tidligere lejligheder har redegjort for, havde vi fra dansk side alvorlige betænkeligheder ved artikel 5 i den udformning, den havde i Kommissionens oprindelige forslag.

I formandskabets kompromisforslag er artikel 5 blødt væsentligt op. For så vidt angår kvalitet og sikkerhed er der nu alene tale om informationskrav. Der lægges

heller ikke længere op til, at Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne skal udarbejde fælles retningslinjer.

Men bestemmelsen indeholder fortsat krav til medlemsstaterne om at sikre klageadgang og mulighed for at søge erstatning – samt et nyt element vedrørende gennemsigtighed i fastsættelsen af takster for patienter fra andre medlemslande.

Et væsentligt element i forslaget vedrører medlemsstaternes muligheder for at stille krav om forhåndsgodkendelse.

Fra dansk side arbejder vi aktivt for, at det kommer til at fremgå klart af direktivet, at medlemsstaterne generelt kan stille krav om forhåndsgodkendelse til hospitalsbehandling og til specialiseret ikke-hospitalsbehandling i en anden medlemsstat, og at en medlemsstat vil kunne afslå at give forhåndsgodkendelse, hvis en tilsvarende behandling kan tilbydes i hjemlandets eget system.

På alle disse centrale punkter går forhandlingerne i retning af et for Danmark tilfredsstillende resultat. Der er imidlertid også visse udeståender i forhold til de danske prioriteter.

For det første tilskud til almen lægehjælp. Efter regeringens opfattelse bør vi arbejde for at sikre, at vi kan fastholde det danske tilmeldingsbaserede tilskudssystem for almen lægehjælp. Dvs. et system hvor vederlagsfri almen lægehjælp er betinget af, at den gruppe 1 sikrede søger sin valgte praktiserende læge.

På det punkt hersker der fortsat en vis usikkerhed om, hvad udfaldet af forhandlingerne vil blive.

Det kan ikke udelukkes, at der med direktivet vil blive åbnet op for, at danske gruppe 1 sikrede kan få tilskud til almen lægehjælp i andre medlemsstater.

Det er dog min forventning, at danske patienter i givet fald kun i meget begrænset omfang vil benytte sig af en sådan mulighed. Dels fordi det må forventes at være forbundet med en vis egenbetaling og transport. Dels fordi patienten jo kunne få samme ydelse vederlagsfrit hos sin egen læge i Danmark.

Derfor mener jeg heller ikke, at direktivet i øvrigt vil berøre – eller true – den danske ordning med et tilmeldingsbaseret tilskudssystem, hvor egen læge fortsat vil spille en central rolle i forhold til at sikre kvalitet og kontinuitet i patientforløbene og en effektiv ressourceudnyttelse.

For det andet med hensyn til medicintilskud. Direktivforslaget omfatter en bestemmelse om gensidig anerkendelse af recepter, dvs. at recepter udstedt i andre medlemsstater skal kunne indløses på danske apoteker. Kommissionen skal i komitologiprocedure fastsætte nærmere regler og retningslinjer for at sikre de fornødne kontrolmekanismer i den forbindelse.

Derimod gav det oprindelige forslag fra Kommissionen ikke klarhed om, hvorvidt medicintilskud var omfattet af forslaget eller ej. Det vil sige, om Danmark er forpligtet til at yde tilskud til medicin, der er købt på et apotek i et andet EU-land.

Efter regeringens opfattelse bør Danmark arbejde for, at medicintilskud ikke bliver omfattet af direktivet. Men jeg må konstatere, at der hidtil under forhandlingerne kun har været meget begrænset støtte til det synspunkt.

Hovedbegrundelsen for regeringens holdning har været hensynet til patientsikkerheden. Hvis danske borgere i større omfang – på grund af lavere priser i andre lande – vælger at købe medicin i udlandet, er der risiko for, at antallet af medicineringsfejl vil stige.

Det kan ske, fordi apotekssystemerne ikke er harmoniserede i EU, og der dermed kan gælde andre og mindre restriktive regler for medicinudleveringen i andre medlemsstater, end der gør i Danmark. Hertil kommer, at personalet på det udenlandske apotek ikke har adgang til borgerens medicinprofil.

Det skal dog bemærkes, at der under alle omstændigheder kun vil være tilskud til medicin, der i forvejen er tilskudsberettiget i Danmark.

For det tredje refusion af udlæg. Det drejer sig om patienters udlæg for behandling i andre medlemsstater. Regeringen finder, at det spørgsmål bør afklares nationalt efter afslutning af forhandlingerne om direktivet.

Det, som forslaget lægger op til – og som følger af EF-Domstolens praksis – er, at patienter, som søger behandling i en anden medlemsstat, selv skal lægge penge ud.

De kan så bagefter få refunderet udgiften svarende til det beløb, som samme behandling ville have kostet i hjemlandet – i forhold til hospitalsbehandling dog kun, hvis de har fået en forhåndstilladelse. En eventuel difference skal patienten selv betale.

Der har i imidlertid været et ønske blandt andet fra Europa-Parlamentets side om at friholde patienterne fra at skulle lægge penge ud. Det er blevet påpeget, at systemet vil være mere tilgængeligt for de patienter, som har råd til at lægge ud for behandlingen, end for patienter, som ikke uden videre selv kan lægge ud.

I den forbindelse må jeg understrege, at det jo langt fra er alle danske patienter, som opsøger behandlingstilbud i andre medlemsstater, der selv skal lægge penge ud. F.eks. vil en patient, som opfylder forudsætningerne i EF-forordning 883/04, have krav på at få tilladelse til at blive behandlet på et offentligt sygehus i en anden medlemsstat. Og i de tilfælde afregnes udgifterne direkte mellem landenes myndigheder. Patienten kan alene komme til at betale en typisk mindre egenbetaling. Forordning 883/04 er den forordning, som tidligere har været kendt som forordning 1408/71, og som altså fortsat vil være gældende parallelt med direktivet.

Det vil selvfølgelig også fortsat være sådan, at danske patienter, som vælger behandling i udlandet efter de danske regler, f.eks. reglerne om det udvidede frie sygehusvalg, modtager behandlingen vederlagsfrit.

I situationer, hvor patienten ønsker at få behandling på et privathospital i udlandet efter direktivets regler, skal patienten selv lægge ud for behandlingen.

Selv om regeringen som udgangspunkt mener, at spørgsmålet om patienters udlæg bør afklares nationalt, mener jeg dog, at vi – som led i en samlet aftale i Rådet – vil kunne acceptere, at direktivet forholder sig til det.



Det kunne f.eks. være en model som foreslået af formandskabet, hvor man i en præambelbetragtning fremhæver medlemsstaternes mulighed for på frivillig basis at indføre en ordning med direkte afregning.

En sådan løsning fastslår jo blot det faktum, at medlemsstaterne har mulighed for at stille deres egne patienter bedre end det minimumsniveau, som fastsættes med direktivet.

Sammenfattende kan jeg konstatere, at vi har gjort betydelige fremskridt, siden Kommissionen præsenterede sit forslag i juli sidste år.

Forhandlingerne går i retning af et kompromis, som imødekommer Danmarks afgørende prioriteter, og som gør det muligt for medlemsstaterne at sikre en passende balance mellem hensynet til de patienter, som ønsker at rejse ud, og hensynet til det store flertal, som vil foretrække at blive behandlet i hjemlandets eget system.

Samtidig er jeg ikke i tvivl om, at vi har behov for den afklaring, som direktivet vil give i form af et fælles europæisk regelsæt på et område, der nu igennem flere år har været styret af Domstolens afgørelser i enkeltsager.

Jeg må også konstatere, at der kan være synspunkter, som vi ikke kommer igennem med i forhandlingerne.

Som det ser ud nu, kunne det være tilfældet med vores synspunkt om, at medicintilskud ikke bør være omfattet af direktivet – og muligvis også de gruppe 1 sikredes adgang til almen lægehjælp i andre medlemsstater. Vi bør naturligvis fortsætte bestræbelserne på at overbevise de andre lande. Men jeg mener ikke, at de spørgsmål i sidste ende skal være afgørende for Danmarks stillingtagen til et resultat, som samlet set er tilfredsstillende.

På den baggrund agter regeringen at tilslutte sig forslaget, når det er klar til politisk enighed i Rådet.

Om forhandlingssituationen i øvrigt vil jeg sige, at det svenske kompromisforslag har fået en overvejende positiv modtagelse. Det er dog ikke lykkedes endnu at løse de udeståender, som blev drøftet på rådsmødet i juni. Det drejer sig blandt andet om udestående spørgsmål i relation til forslagets anvendelsesområde og om forslagets kapitel IV om samarbejde mellem de nationale sundhedssystemer.

Lad mig derfor til slut understrege, at det langt fra er sikkert, at det vil lykkes det svenske formandskab at få sagen klar til politisk enighed i indeværende halvår. Jeg vender naturligvis tilbage til udvalget og orienterer om status, når jeg forelægger dagsordenen for rådsmødet i december.

**Michael Aastrup Jensen** syntes, det kompromis, der lægges op til, ser meget spændende ud. Alle er positive over for, at patienterne får så mange rettigheder som muligt, men samtidig må vi sikre os, at sygehusene har plads til de danske patienter.

**Flemming Møller Mortensen** henviste til det, sundhedsministeren havde sagt om, at selv om der er sket fremskridt, kan det godt være, vi ikke kommer igennem med alt det, vi gerne vil fra dansk side, f.eks. med hensyn til medi-

cintilskud og gruppe 1 patienters mulighed for at søge praktiserende læge i udlandet. Derfor spurgte han, hvor langt regeringen vil gå. Er der noget, vi under ingen omstændigheder kan acceptere?

Han så med meget stor alvor på, hvis en patient i gruppe 1 kan tage til et andet land og gå til praktiserende læge dér, idet de praktiserende læger i Danmark har en vigtig gatekeeperfunktion i det danske system. Kan en praktiserende læge i et andet land både stille diagnosen og fastsætte behandlingen?

**Frank Aen** mente slet ikke, der var brug for et sådant direktiv. Det er en fortsættelse af Kommissionens og Domstolens ønske om at lave sundhedsvæsenet om til en butik, hvor man kunne shoppe rundt mellem landene. Det undergraver fuldstændigt det enkelte lands mulighed for selv at beslutte, hvordan sundhedssystemet skal indrettes. Dermed undergraver det også grundlaget i det danske sundhedssystem, hvor alle har lige og fri adgang til ydelser uanset indkomst. Han mente, den danske regering allerede er kommet alt for langt med at fremme private sundhedsforsikringer og yde statstilskud til etablering af private sygehuse.

**Pia Adelsteen** syntes på den ene side, det var rigtigt godt, hvis patienterne får ret til at få en behandling i udlandet. På den anden side syntes hun, det var fornuftigt med en eller anden form for forhåndsgodkendelse, idet det ellers var komplet umuligt at styre sundhedsudgifterne. Hun mente, sundhedsministeren på et tidspunkt havde sagt, at man ikke kunne få en behandling i udlandet, som man ikke kunne få i Danmark. Problemet er, at patienterne gerne vil have en behandling i udlandet for den kræftform, de nu har. De mener, de kan få en bedre behandling i Frankfurt end i Danmark. Det syntes hun, patienterne skulle have lov til. Pia Adelsteen medgav, at det skal være en godkendt behandling.

Hvis hun, når hun blev gammel, valgte at bosætte sig i Tyskland, kunne hun så ikke få medicintilskud, hvis hun havde en kronisk sygdom, og får medicinen på et tysk apotek?

Hun spurgte, hvad der sker, hvis man får en fejlbehandling i udlandet. Hvem skal rette fejlen?

**Anne Grete Holmsgaard** syntes, meget af det, sundhedsministeren sagde, da han gennemgik det svenske kompromisforslag, lød meget rimeligt, men hun kunne ikke finde det i samlenotatet i afsnittet om regeringens generelle holdning. Det er fantastisk vigtigt, at medlemmerne af udvalget i samlenotatet kan se, hvad regeringens holdning er til kompromisforslaget, og hvor der er uklarheder.

Hvordan er positionerne med hensyn til at kræve forhåndsgodkendelse?

Med hensyn til definitionen af sundhedsydelser spurgte hun, om de også omfatter laboratorietest.

Sundhedsministeren siger, at man får tilskud i henhold til de nationale takster, men hvilke takster drejer det sig om? Er det DRG-taksterne?

**Helle Sjelle** syntes, der var tale om et supergodt forslag, idet det er godt, at borgerne får mulighed for at bevæge sig over landegrænserne, også når det drejer sig om sundhedsydelse. Vi skal imidlertid finde den berømte balance, så borgerne ikke bare uhæmmet kan tømme statskassen ved at tage til udlandet. Derfor syntes hun, det var godt, at vi fokuserede på forhåndsgodkendelse. Hvordan er mulighederne for at komme igennem med det?

Endelig spurgte Helle Sjelle, hvordan regeringen agerer for at forhindre, at medicintilskud bliver omfattet af direktivet. Hvad vil vi gøre, hvis det bliver omfattet?

**Lone Dybkjær** syntes, det var temmelig uoverskueligt, hvad det er vi siger ja eller nej til. Der er stillet over 100 ændringsforslag af Europa-Parlamentet, og der er kommet et nyt parlament som skal andenbehandle forslaget. Hun spurgte, om sundhedsministeren havde en fornemmelse af, hvor mange af ændringsforslagene der ville blive opretholdt ved anden behandling, hvor der skal være absolut flertal for dem.

Hun mente, der var behov for, at regeringen artikel for artikel gennemgik, hvad det er regeringen kan gå ind for.

Det kan være fornuftigt nok med en forhåndsgodkendelse, men Lone Dybkjær mente ikke, vi skal blokere for patientrettigheder gennem en restriktiv praksis med hensyn til forhåndsgodkendelse.

Hun syntes, det var helt uacceptabelt, at patienterne selv skal lægge ud, hvis de får en godkendt behandling i et andet land. Her mente hun ikke, det var nok at basere sig på frivillige aftaler.

**Sundhedsministeren** understregede i svaret til Frank Aaen, at direktivet i vid udstrækning kun er en kodificering af den gældende praksis, som følger af EF-Domstolens afgørelser. Det er bestemt også regeringens førsteprioritet, at der er fri og lige adgang til sundhedsydelserne for danskere.

Sundhedsministeren svarede Pia Adelsteen, at hvis hun bosatte sig i Tyskland, ville hun være underlagt de tyske regler på apoteksområdet.

Hvis man bliver fejlbehandlet i et udenlandsk system, står det danske system altid åbent for genbehandling for danskere, uanset hvad årsagen er til, at de er blevet syge. De må søge erstatning i det system, hvor de er blevet fejlbehandlet.

Sundhedsministeren svarede Anne Grete Holmsgaard, at definitionen taler om ydelser i tilknytning til lægebehandling. Vi betaler ikke til noget, som vi ikke selv kan tilbyde – medmindre vi vurderer via "second opinion", at det er værd at forsøge.

Taksterne er det, vi har fastsat at en ydelse koster i Danmark.

Sundhedsministeren sagde til Helle Sjelle, at regeringen arbejder for at forhindre, at medicintilskud bliver omfattet af direktivet, men vi lægger ikke afgørende vægt på det. Det primære er at opretholde kravet om forhåndsgodkendelse. Kravet om forhåndsgodkendelse skyldes, at vi vil kontrollere, at folk ikke sendes ud til "hokus pokus".

Sundhedsministeren forstod godt, at Lone Dybkjær syntes, det var uoverskueligt. Vi kender endnu ikke det nye Parlaments holdning, og vi ved faktisk ikke, hvordan det nye Parlament vil reagere på de forhandlinger, der kommer til december. Sagen skal under alle omstændigheder tilbage til det nye parlament. De beslutninger, der er truffet, står ved magt, men det betyder ikke, at man ikke kan stille ændringsforslag.

**Lone Dybkjær** sagde, at da hun sad i Parlamentet, var reglen, at Parlamentet ikke kunne stille nye ændringsforslag til anden behandling. Ved anden behandling skal Parlamentet vedtage ændringsforslag med absolut flertal. Derfor er det interessant at vide, hvor mange af Parlamentets ændringsforslag der havde et spinkelt flertal ved første behandlingen.

**Sundhedsministeren** sagde vedrørende proceduren i Parlamentet, at da der er tale om et nyt parlament, kan formanden beslutte at tillade nye ændringsforslag, men vi ved ikke, om formanden vil benytte sig heraf.

For god ordens skyld oplæste han igen store dele af regeringen forhandlingsoplæg.

**Flemming Møller Mortensen** sagde, at det afgørende for ham var, at de danske praktiserende læger havde en gatekeeper funktion og var afgørende for, hvilken behandling man skulle tilbyde.

I forbindelse med forhåndsgodkendelse ville han gerne vide, hvad medlemsstaterne kan gøre, inden man giver tilladelse til behandling uden for landets grænser. Vil der ske en forandring i, at alle patienter om udgangspunkt først henvises til det offentlige sundhedsvæsen? Kan der komme en sidestilling af det offentlige og det private system?

Han mente, der var en risiko for, at ikke-hospitalsbehandlingen bliver et meget stort felt, hvilket kan betyde, at der går rigtigt mange penge ud af landet. Han mente, vi bør holde kontrol med hver eneste krone, vi sender ud. Også på dette felt bør vi have en forhåndsgodkendelse ind. Er det noget, sundhedsministeren vil kæmpe for i Rådet?

**Frank Aaen** gentog, at Enhedslistens holdning er, at EU ikke skal træffe afgørelser vedrørende sundhedssystemerne, idet det vil underminere de principper, vi i dag bygger på. Efter de svar, der er kommet fra sundhedsministeren, aner vi ikke, hvad der kommer ud af det. Det betegnede Frank Aaen som en fuldstændig uansvarlig måde at lovgive på.

Han var uenig i det, sundhedsministeren sagde om, at der blot var tale om en kodificering af den nuværende praksis fra EF-Domstolen. Det siger Lægeforeningen også.

**Pia Adelsteen** ville gerne vide lidt mere om forhåndsbetalingen, som for hende at se skabte et A-hold og et B-hold, selv om det måske kun er en lille del af behandlingen, patienten kommer til at betale selv i sidste instans.

**Anne Grete Holmsgaard** syntes, der stadig var rigtigt mange uklarheder. Derfor ville hun komme med det konstruktive forslag, at udvalget får noget skriftligt over om det kompromisforslag, der ligger, og at sundhedsministeren

så kommer tilbage med et nyt forhandlingsoplæg. Hun ville ikke kritisere sundhedsministeren for, at han var kommet med et tidligt forhandlingsoplæg – hvilket udvalget selv har bedt om – men der er så mange uklarheder, at det vil være rart i det næste samlenotat at kunne læse, hvad kompromisforslaget går ud på, og hvad regeringens stilling til det er.

**Lone Dybkjær** havde samme holdning som Anne Grete Holmsgaard – medmindre sundhedsministeren sagde, at han var nødt til at have forhandlingsoplægget nu.

ÆF  
NOT

**Sundhedsministeren** accepterede Anne Grete Holmsgaards forslag. Han trak altså forhandlingsoplægget tilbage nu, men ville fremsende notater om sagen og forelægge et nyt forhandlingsoplæg på et senere tidspunkt.

Han erklærede sig sådan set enig i den bekymring, Flemming Møller Mortensen havde givet udtryk for med hensyn til at opgive de danske praktiserende lægers gatekeeperfunktion. Han kunne ikke garantere, at det blev sådan, som vi ønskede. Regeringen ønsker at undgå en svækkelse af de alment praktiserende lægers rolle i det hele taget, og en række medlemsstater har også lagt vægt herpå. Der er foretaget nogle præciseringer, som går i den rigtige retning, men det er endnu usikkert, om de nye formuleringer vil være helt dækkende. Som det er nu, kan man få specialbehandling i udlandet, men kun hvis man er henvist fra en dansk praktiserende læge. Det var som nævnt sundhedsministerens klare forventning, at gruppe 1 sikrede kun i begrænset omfang ville benytte sig af muligheden for at henvende sig til praktiserende læger i andre lande, fordi der er forbundet en vis egenbetaling med det, hvortil kommer transportomkostningerne.

Kravet om forhåndsgodkendelse kan kun stilles til sygehusbehandling og specialiseret behandling uden for sygehusene. Det følger af EF-Domstolens fortolkning af traktaten.

**Flemming Møller Mortensen** syntes, det var rigtigt godt, at der kom et nyt møde, idet der er meget ideologi i sagen, som har langsigtede konsekvenser.

Han var glad for, at sundhedsministeren delte hans bekymringer angående de praktiserende lægers gatekeeperfunktion. Det mente han ikke fremgik så tydeligt af sundhedsministerens første indlæg.

Han gentog sit spørgsmål, om sundhedsministeren vil kæmpe for, at vi også får en forhåndsgodkendelse vedrørende ydelser uden for sygehusene.

Han spurgte, om sundhedsministeren er bekymret for, at det på længere sigt kan blive besværligere for det danske offentlige sygehusvæsen at opbygge specialer, som indebærer en innovativ behandlingsstrategi, hvis befolkningen ved, at man er bedre til at behandle sygdommen i Barcelona.

**Sundhedsministeren** svarede, at det ville være "no go" at kræve forhåndsgodkendelse af ydelser uden for sygehusene, idet det ville stride mod EF-Domstolens praksis, så det ville han ikke forsøge.

Med hensyn til specialer havde han stor tiltro til, at vi vil få flere innovative specialer i Danmark. Han henviste i den forbindelse til den rolle, specialeplanlægningsudvalget spiller.

**Formanden** konkluderede, at sundhedsministeren havde trukket forhandlingsoplægget tilbage på nuværende tidspunkt og senere ville forelægge et nyt forhandlingsoplæg.

**FO Punkt 4. Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi - transportdelen) den 9. oktober 2009**

Under dette punkt på Europaudvalgets dagsorden behandlede rådsmødets punkter 3-9, som hører under Transportministeriets ressort, og som blev forelagt af transportministeren.

**Transportdelen**

**Transportministeren:** Jeg skal hermed forelægge transportdelen af dagsordenen for rådsmødet den 9. oktober 2009. Jeg vil i alt forelægge syv sager for udvalget, hvoraf én af sagerne er til forhandlingsoplæg, nemlig punkt 3, som handler om fastlæggelse af fælles principper for opkrævning af luftfartssikkerhedsafgifter

**FO 3. Direktiv om fastlæggelse af fælles principper for opkrævning af luftfartssikkerhedsafgifter**

– *Tidlig forelæggelse. Forventes sat på dagsordenen på et senere rådsmøde*

KOM (2009) 0217

Rådsmøde 2964 – bilag 2 (samlenotat side 2)

KOM (2009) 0217 – bilag 3 (supplerende grundnotat af 30/6-09)

**Transportministeren:** Forslaget er ikke på rådsmødedagsordenen i denne omgang. Der forhandles imidlertid om forslaget i Bruxelles i øjeblikket, og jeg har derfor valgt at forelægge forslaget tidligt for udvalget. Vi har tidligere diskuteret det og er enige om, at det er en fordel både for udvalget og for mig som minister, at jeg får et mandat i en tidlig fase, for så kan både jeg og ikke mindst embedsmændene forhandle i en retning, som vi ved der er opbakning til i udvalget. Der er selvfølgelig den risiko ved det, at tingene kan udvikle sig, så der bliver behov for et revideret mandat. Men så må vi tage det til den tid. Jeg finder, at alle parter er bedt tjent med, at jeg får et tidligt mandat. Det forstår jeg også er udvalgets opfattelse.

Direktivforslaget har til formål at fastlægge fælles principper for opkrævning af afgifter til dækning af udgifter til beskyttelse af luftfartens sikkerhed i EU's lufthavne. Dvs. afgifter der specifikt har til formål helt eller delvist at dække omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltninger, der skal beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

Forslaget opstiller en række grundprincipper, som lufthavnsoperatørerne skal overholde, når de fastsætter sikkerhedsafgifterne.

Der blev for nylig opnået enighed om et direktiv vedrørende generelle regler for opkrævning af afgifter i EU's lufthavne. Dette direktiv gælder for alle lufthavne i EU, som er åbne for erhvervsmæssig trafik, hvor den årlige trafik overstiger 5

mio. passagerbevægelser, og for den lufthavn i hver medlemsstat, der har flest passagerbevægelser. I Danmark betyder det, at det eksisterende direktiv alene gælder for Københavns Lufthavn.

Direktivet omfatter de afgifter, som flyselskaberne betaler til lufthavnen for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnen, og som er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition.

FO Det er regeringens holdning, at det nye forslags særlige regler om opkrævning af sikkerhedsafgifter allerede er dækket af det gældende direktiv om opkrævning af afgifter i EU's lufthavne. Det er derfor regeringens holdning, at der ikke er behov for dette nye forslag. Skulle der dog vise sig et behov for sådanne særlige regler for opkrævning af sikkerhedsafgifter, er det regeringens holdning, at disse skal indarbejdes i det gældende direktiv og således også kun finde anvendelse på større lufthavne, dvs. lufthavne på over 5 mio. passagerer årligt.

Regeringen går, som I ved, ind for regelforenkling og for at lette de administrative byrder for erhvervslivet og ønsker derfor ikke at påføre mindre danske lufthavne omkostninger og administrative byrder ved indførelse af et afgiftssystem kun for sikkerhedsafgifter. Derudover er der heller ingen grund til at lave nye direktiver, når dem, der er lavet i forvejen, dækker det, der er behov for at dække, eller hvor man i hvert fald kan indarbejde de nye regler i stedet for at lave et nyt direktiv. For brugerne af systemet – og det er jo ikke mindst den offentlige forvaltning – er det forvirrende og gør tingene mere komplicerede end godt er.

På denne baggrund er mit forhandlingsoplæg følgende:

- At man fra dansk side lægger afgørende vægt på, at forslaget skal have samme anvendelsesområde som de eksisterende generelle regler om lufthavnsafgifter, således at alene de større lufthavne omfattes.
- At man fra dansk side arbejder for, at eventuelle nye regler om sikkerhedsafgifter inkorporeres i det gældende direktiv om generelle regler om lufthavnsafgifter ved en ændring heraf – i stedet for et helt nyt direktiv.
- At man fra dansk side arbejder for, at de omkostninger, der indgår i beregningen af afgifterne, skal tage afsæt i et princip om omkostningseffektivitet.

Forhandlingsoplægget går på den situation, at vi rent faktisk skal vedtage nogle regler. Men i øjeblikket er vi i den fase, hvor vi spørger Kommissionen, om der overhovedet er behov for nye regler. For vi synes ikke rigtigt, at der er givet en tilfredsstillende begrundelse for det.

**Pia Adelsteen** opfattede det sådan, at transportministeren overhovedet ikke mente, der var brug for at lave et nyt direktiv. Hvis der skal ændres noget, kan man gøre det i det eksisterende direktiv. Dette var hun enig i. Men hun spurgte, hvad vi vil gøre, hvis man fra EU's side ønsker et nyt direktiv.

**Michael Aastrup Jensen** var fuldstændig enig i det, der lægges op til fra regeringens side. Derfor ville han gerne have lidt flere oplysninger om, hvordan



de andre lande stiller sig. Han mente, det ville give administrativt bøvl for lufthavne som Tirstrup, Ålborg og Billund, hvis man pludselig fik en ny minimumsgrænse.

**Hanne Agersnap** spurgte, hvorfor Kommissionen vælger at lave et nyt direktiv frem for at revidere det nuværende. Er det, fordi man vil have direktivet udvidet til nogle af de mindre lufthavne, fordi der er nogle af lavprisselskaberne, som vælger disse, fordi sikkerhedskravene dér er mindre? Hun tilføjede, at hun var parat til at støtte forhandlingsoplægget.

**Bjarne Laustsen** syntes, at de sikkerhedsregler, som gælder, når man skal ud at flyve, er gået fuldstændig over gevind og adskiller sig væsentligt fra, hvad man kræver i forbindelse med andre transportformer, f.eks. jernbane. Hvis man på stationerne skulle lave plads til, at folk skulle komme 2 timer, før de skulle med toget, så skulle alle stationerne udbygges. Det virker, som om reglerne skal fremme beskæftigelsen i lufthavnene, eller at folk skal lokkes til at købe noget, når de alligevel venter. På terminaler, hvorfra folk ofte rejser jævnlige, kan det ikke være rigtigt, at man skal møde op to timer før. Ofte er ventetiden længere end flyvetiden.

**Ole Vagn Christensen** ville gerne vide lidt mere om, hvordan landenes positioner er til, om vi skal have et nyt direktiv, om man skal revidere det nugældende direktiv, eller om der slet ikke skal være noget direktiv.

På linje med Bjarne Laustsen rejste han spørgsmålet, hvorfor der skal være så stor en kontrol, når det drejer sig om fly, i forhold til andre transportformer, som involverer mange flere mennesker. I den forbindelse pegede han på, at det påfører lufthavnene en økonomisk belastning.

**Michael Aastrup Jensen** sagde til Bjarne Laustsen, at han ikke behøver komme mere end en halv time før flyets afgang i Ålborg lufthavn. Han pegede på, at når vi f.eks. har væskereglerne ved flytransport, er det fordi der var en bande, som planlagde at sprænge et fly i luften med en væskebombe.

**Transportministeren** sagde til Pia Adelsteen, at det godt kan være, der ender med at komme et nyt direktiv. Ved forelæggelse af det tidlige forhandlingsoplæg forsøger han at få baggrund for at få embedsmændene til i arbejdsgrupperne at forsøge at påvirke sagen i den retning, vi ønsker. Han fører også samtaler med kolleger i andre lande og prøver at påvirke tingene på den måde.

Transportministeren svarede Michael Aastrup Jensen, at der sådan set ikke er nogen andre lande, der indtil nu har støttet forslaget. Nogle har været direkte imod ligesom os, og andre har været afventende. Generelt er der en lunken stemning.

Transportministeren svarede Hanne Agersnap og Ole Vagn Christensen, at vi forsøger at få Kommissionen til at forklare, hvorfor den ønsker et nyt direktiv. Det kan udspringe af, at da man i sin tid lavede direktivet om de generelle afgifter, var der i Europa-Parlamentet ønsket om et særligt direktiv om sikkerhedsafgifterne, og derfor lovede Kommissionen at se på reglerne herom og

på et senere tidspunkt fremsætte et direktiv på dette område. Det er sådan set det, Kommissionen har gjort nu.

Transportministeren kommenterede Bjarne Laustsens synspunkt om, at flysikkerhedsforanstaltningerne var overdrevne. Han mente nu, passagererne var trygge ved det, man gjorde, og sagde, at man hellere måtte gøre lidt for meget end lidt for lidt. Men selvfølgelig kan det diskuteres, hvor stor sikkerheden skal være. Han præciserede, at det, der lægges op til, egentlig ikke berører sikkerheden, men drejer sig om finansieringen, idet det er sikkerhedsafgifterne, man ser på. I relation til Bjarne Laustsens spørgsmål, om man indfører sikkerhedsforanstaltningerne for at fremme beskæftigelsen i lufthavnene, pegede transportministeren på, at vi ønsker lagt et loft over, hvor store udgifterne kan blive, idet vi ønsker at fastholde princippet om omkostningseffektivitet.

**Bjarne Laustsen** mente, det var helt tydeligt, at sikkerheden ved flytrafik er langt større end i forbindelse med folk, der kører i tog eller tager en færge. I forbindelse med de førerløse metrotog er der slet ingen kontrol. Det er rigtigt, at i Ålborg er man så effektive, at passagererne kun behøver komme en halv time før, men Københavns Lufthavn anbefaler to timer.

**Pia Adelsteen** pegede på, at der er en væsentlig forskel mellem jernbaner og fly, idet fly faktisk er blevet brugt som våben, mens det vil være lidt vanskeligt at bruge et tog til at køre ind i Christiansborg.

**Trafikministeren** præciserede, at der ikke lægges op til at ændre på sikkerhedsniveauet. Direktivforslaget drejer sig kun om sikkerhedsafgifterne. Netop fordi man kunne frygte, at højere sikkerhedsafgifter ville kunne få lufthavnene til at ansætte flere, lægger vi vægt på, at der skal være tale om omkostningseffektivitet. Dybest set skyldes forskellen på sikkerhedsniveauet for fly og jernbaner vel en sikkerhedsmæssig vurdering. I den forbindelse pegede han på, at der ofte er mange forskellige nationaliteter med et fly, så det vækker mere opsigt internationalt, hvis et fly saboteres, hvilket terroristerne kan være interesseret i.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier havde ytret sig imod det.

**4. Bemyndigelse af Kommissionen til at føre forhandlinger om en bilateral aftale mellem EU og Brasilien om luftfartssikkerhed og miljøgodkendelser**

– Vedtagelse

Rådsmøde 2964 – bilag 2 (samlenotat side 10)

**Transportministeren:** Det næste forslag, jeg vil forelægge for udvalget, er et forslag om at bemyndige Kommissionen til at føre forhandlinger med Brasilien om en bilateral aftale mellem EU og Brasilien om luftfartssikkerhed og miljøgodkendelser.

Forslaget handler om at skabe en gensidig anerkendelse af attesteringsresultater inden for civil luftfartssikkerhed og af miljøgodkendelser.

Hensigten med aftalen er bl.a. at lette handlen med luftfartstekniske produkter og tjenesteydelser i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer mellem EU-medlemslandene og Brasilien, som har en ret betydelig produktion af flyvemaskiner og materiel hertil.

Danmark kan tilslutte sig henstillingen om, at Kommissionen får et sådant mandat til at føre forhandlinger med Brasilien om en luftfartssikkerhedsaftale.

**5. Bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om en samarbejdsaftale om forskning og udvikling med de amerikanske luftfartsmyndigheder**

– Vedtagelse

Rådsmøde 2964 – bilag 2 (samlenotat side 13)

**Transportministeren:** Vi er – som vi har drøftet før – i EU i gang med at gennemføre et fælles europæisk luftrum. I den forbindelse gennemfører man i EU forskning og udvikling vedrørende ny teknologi til systemer for lufttrafikstyring. Det er det såkaldte SESAR program, som jeg tidligere har forelagt for udvalget.

I USA har de amerikanske luftfartsmyndigheder iværksat et tilsvarende program ved navn NextGen, der inden for nogenlunde samme tidsramme som det europæiske SESAR skal modernisere de amerikanske lufttrafikkontrollsystemer.

Flere europæiske luftfartsselskaber ønsker at sikre interoperabilitet mellem de to systemer, og europæisk industri har påpeget muligheden for at få større ordrer i forbindelse med udviklingen af det amerikanske system.

Kommissionen og de amerikanske luftfartsmyndigheder har tidligere indgået en aftale om en fælles forståelse af vigtigheden af samarbejde på området, men den indeholder kun nogle hensigtserklæringer.

Kommissionen ønsker derfor nu at indgå en ny aftale, som skal være af mere bindende karakter. Kommissionen mener, den skal have potentialet til at kunne bruges som "paraply" for samarbejde på andre områder af forskning og udvikling inden for civil luftfart.

Det er regeringens holdning, at samarbejde og interoperabilitet mellem de to systemer vil være til fordel for alle parter.

Danmark kan derfor tilslutte sig forslaget om forhandlinger med de amerikanske luftfartsmyndigheder om en samarbejdsaftale vedrørende udvikling af systemerne for lufttrafikstyring, men arbejder samtidig for, at en eventuel senere udvidelse af samarbejdet til andre områder end lufttrafikstyring skal besluttes af Rådet, og at det eventuelle resultat af forhandlinger om en samarbejdsaftale mellem EU og USA skal godkendes af Rådet. Altså at den "paraply", man taler om, ikke får den karakter, at man bare kan indgå aftaler om en hel masse andre ting, uden at det kommer op i Rådet.

**6. Lufttransportaftale mellem USA, EU, Island og Norge**

– Vedtagelse

KOM (2009) 0229

Rådsmøde 2964 – bilag 2 (samlenotat side 16)

**Transportministeren:** Aftalen mellem EU og USA trådte i kraft den 30. marts 2008. Den fjernede sådan set alle kommercielle hindringer for flyvninger mellem ethvert punkt i EU og USA for alle EU's og USA's luftfartsselskaber og etablerede nye ordninger for et samarbejde inden for en række områder, herunder sikkerhed og konkurrenceregler.

Med forslaget inddrages Island og Norge i anvendelsesområdet for luftfartsaftalen mellem EU og USA, og på den måde sikres det, at alle europæiske luftfartsselskaber, der er undergivet den gældende fællesskabsret, vil kunne drive transatlantiske ruter inden for en harmoniseret ramme.

Danmark kan støtte Kommissionens forslag.

## 7. Transportaftale med Vestbalkan

### – Vedtagelse

Rådsmøde 2964 – bilag 2 (samlenotat side 19)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (072) – bilag 367, side 1068 FO  
(forhandlingsoplæg forelagt EUU 4/6-08)

**Transportministeren:** Kommissionen fremlagde i marts 2008 en anbefaling til Rådet om at give Kommissionen mandat til at starte forhandlinger med en række lande på Vestbalkan om indgåelse af en traktat mellem EU og de pågældende lande om et transportfællesskab.

Formålet med transportfællesskabet er at bidrage til en mere sikker, effektiv og bæredygtig transport. Aftalen indeholder bl.a. bestemmelser inden for infrastruktur, vejtransport og jernbanetransport.

Sagen blev forelagt udvalget til forhandlingsoplæg – som vi også fik – den 4. juni 2008.

Kommissionen har nu forelagt Rådet en række præciseringer af sit forhandlingsmandat for så vidt angår vejtransportområdet.

Det drejer sig især om, hvordan bevægelsen mod fuld markedsintegration på området skal foregå.

Som det ser ud nu, vil landene på Vestbalkan få 7.000 transporttilladelser om året, som giver ret til én kørsel mellem et land fra Vestbalkan og et EU-land. Til gengæld for at få transporttilladelse skal landene på Vestbalkan implementere EU's fælles regelsæt på vejtransportområdet samt dele af regelsættet på miljøområdet.

Regeringen støtter Kommissionens forslag til forhandlingsmandat vedrørende en transportaftale med landene på Vestbalkan. Det er regeringens opfattelse, at mandatet balancerer hensynet til nabolandenes ønsker om større adgang til EU's markeder i takt med deres reformbestrebelse, samtidig med at det ikke stiller vognmandsbranchen i EU ringere end efter det nuværende system med bilaterale tilladelser.

## **8. Meddelelse om en bæredygtig fremtid for transport: mod et integreret, teknologiorienteret og brugervenligt system**

– *Politisk drøftelse*

KOM (2009) 0279

Rådsmøde 2964 – bilag 2 (sammenotat side 27)

KOM (2009) 0279 – bilag 2 (supplerende grundnotat af 20/8-09)

**Transportministeren:** Meddelelsen er sat på til en såkaldt policydebat – man kunne også sige politisk debat, men det hedder policydebat, når man er til rådsmøde – på rådsmødet her i oktober. I december ventes der vedtaget rådskonklusioner om meddelelsen. Bl.a. på denne baggrund ventes Kommissionen så at fremlægge en ny hvidbog om EU's transportpolitik i 2010. Hvidbogen vil indeholde konkrete forslag i relation til en fælles transportpolitik frem til 2020.

I meddelelsen formulerer Kommissionen nogle politiske målsætninger for den fremtidige transportpolitik i EU, og der foreslås en række instrumenter til at nå disse målsætninger under overskrifterne infrastruktur, finansiering, lovgivningsmæssig ramme, teknologi, adfærd, effektiv og koordineret handling samt den eksterne dimension.

Regeringen er sådan set tilfreds med, at nøglepunkterne i Kommissionens meddelelse er en effektiv infrastruktur, reduktion af transportsektorens påvirkning af miljø og klima og udnyttelse af den teknologiske udvikling. En indbyrdes afstemning af bl.a. disse elementer er en forudsætning for et samlet, effektivt og bæredygtigt transportsystem i EU. De enkelte elementer, der er i meddelelsen, som den ser nu, er imidlertid meget generelle, og regeringen ser derfor frem til, at vi får mere konkrete og fokuserede initiativer i forbindelse med fremlæggelsen af Kommissionens hvidbog til næste år.

En velfungerende transportsektor, som er baseret på grundprincipper som markedsåbning og konkurrenceudsættelse og sikringen af mobilitet, er en forudsætning for et moderne samfund og en sund økonomi. Samtidig må der være fokus på negative påvirkninger som trængsel, støj, CO<sub>2</sub>-emissioner, luftforurening, tab af biodiversitet og fragmentering af landskaber.

Det er helt afgørende – ikke mindst for os i Danmark – at EU's fremtidige transportpolitik bidrager til at skabe et grønt transportsystem, som på samme tid sikrer, at vi får mobilitet, og at vi samtidig reducerer luftforurening, støj, CO<sub>2</sub>-udslip og andre negative påvirkninger fra transporten. Vi må finde en balance og reducere de negative virkninger for miljøet osv., samtidig med at vi ikke begrænser den økonomiske udvikling. Det er den balance, vi skal finde.

Transportaftalen af 29. januar 2009 mellem et bredt flertal af Folketingets partier om grøn transport forventes at vende udviklingen for transporten i Danmark og sikre en lavere CO<sub>2</sub>-udledning på trods af, at vi fortsat skal have en vækst i trafikken.

Det er regeringens holdning, at en kollektiv transport af høj kvalitet er nødvendig for at få rejsende til at skifte fra personbil til kollektiv transport som ét instrument

blandt andre til at reducere trængsel på vejene, miljøbelastningen og CO<sub>2</sub>-udledningen fra biler.

I Danmark er det simpelt hen målet, at den kollektive transport og cyklerne skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Vi må ikke glemme cyklerne her. Vi må lære de andre lande, at kollektiv trafik og flere cykler skal klare det meste af væksten i trafikken i fremtiden. Det er vor målsætning.

Omfanget af godstransport inden for EU forventes også at stige betydeligt de kommende årtier. Det er derfor regeringens holdning, at omfanget af godstransport med jernbane og nærskibsfart bør øges betydeligt i forhold til det nuværende niveau.

Der bør desuden i særlig grad fokuseres på samspillet mellem transportformerne, herunder ikke mindst samspillet mellem landbaserede transportformer og søtransport. Der bør derfor lægges vægt på optimeringen af adgangen til knudepunkter – f.eks. havne og terminaler – der forbinder de forskellige transportformer. Jeg tror meget på, at mere mobilitet i samfundet hænger sammen med, at man får nedbragt grænserne mellem de forskellige transportformer. Det gælder grænserne mellem individuel transport og kollektiv transport, men det gælder også de grænser, der er mellem søtransport og landtransport. Det bliver nøglen: øget mobilitet i fremtiden.

Meddelelsen skal som sagt drøftes politisk på det kommende rådsmøde, og her vil de danske synspunkter, som de også står anført i samlenotatet, blive fremført.

**Pia Adelsteen** sagde, at hvis cykler skal være en del af den fremtidige transportpolitik, mente hun, vi skal lære vore børn at cykle lidt mere.

**Hanne Agersnap** regnede med, at man ville få en mere dybtgående debat om transportens fremtid, bl.a. i Trafikudvalget, når hvidbogen kommer. Hun var enig i meget af det, transportministeren havde sagt om regeringens holdning og kunne godt lide transportministerens udtalelse om, at fremtidens vækst i mobiliteten skal ske inden for den kollektive trafik og på grønne befinde-  
gelser.

Hun henviste til, at der under punkt 1.4.1 på side 32 i samlenotatet står: "Opgradering af eksisterende infrastruktur er ofte den billigste måde at forbedre det samlede transportsystem." Hun gjorde opmærksom på, at det ikke er den bedste måde.

Hun mente, man skulle være lidt mere tilbageholdende med at prise modulvognene, før man havde evalueret de danske forsøg.

Hun ville gerne vide, hvad det indebærer, at man i samlenotatet går ind for en yderligere liberalisering af cabotagekørslen.

**Ole Vagn Christensen** syntes, det var et meget interessant oplæg, der var kommet fra Kommissionen. Han spurgte, på hvilken måde regeringen og Folketingets partier havde været involveret i forarbejderne. Her tænkte han på det, der stod om, at danske synspunkter var inddraget for så vidt angår kollektiv trafik og cykler.



**Transportministeren** var enig med Pia Adelsteen i, at vi skal lære børnene at cykle og at blive bedre cyklister. Her mente han især, man kunne lære noget i andre lande.

Transportministeren mente ligesom Hanne Agersnap, at det på et tidspunkt kunne være nyttigt at få en bredere debat om den fremtidige transportpolitik, bl.a. i Trafikudvalget.

Transportministeren sagde til Hanne Agersnap, at det, der står på side 32 i samlenotatet om opgradering af den eksisterende infrastruktur, på ingen måde udelukker, at man skal udbygge kapaciteten ved at lave nye jernbaner og nye veje og nye terminaler. Men kan man bygge en større interoperabilitet ind i den nuværende struktur, vil det normalt være billigere.

Med hensyn til cabotage trafikken har Rådet den 24. september vedtaget de nye cabotage regler, og vi må regne med, at de træder i kraft i foråret, altså om et halvt år. Transportministeren var godt klar over, at nogle var betænkelige ved cabotagekørsel, men baggrunden for de nye regler er, at vi skal undgå, at der kører for mange tomme lastbiler rundt på motorvejene og forurener luften. Vi lægger vægt på, at man håndhæver det nye regelsæt.

Transportministeren svarede Ole Vagn Christensen, at nu har Kommissionen udarbejdet denne meddelelse, og så har man bedt os om at forholde os til den. Det er det, vi gør nu. På et senere tidspunkt kommer der en hvidbog, så sagen er ikke så langt endnu.

**Hanne Agersnap** undrede sig over, at man taler om en yderligere liberalisering af cabotagekørslen, når de nye, mere liberale regler endnu ikke er trådt i kraft.

**Transportministeren** svarede, at når man taler om yderligere liberalisering, hænger de sammen med, at det drejer sig om den fremtidige transportpolitik, som rækker helt frem til 2020. I øvrigt pegede han på, at en række af erhvervslivets organisationer i deres høringssvar har peget på behovet for en yderligere liberalisering.

**9. Udkast til rådskonklusioner om Revisionsrettens rapport om GNSS systemet (Galileo)**

– Rådskonklusioner

KOM (2009) 0139

Rådsmøde 2964 – bilag 2 (sammenotat side 54)

KOM (2009) 0139 – bilag 1 (grundnotat af 23/4-09)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (08) – bilag 476, side 1366 (senest behandlet i

EUU 4/6-09)

**Transportministeren:** Galileo er blevet forelagt udvalget i forskellige former flere gange, senest den 4. juni i år.

Rapporten fra Revisionsretten er ikke på den formelle rådsmødedagsorden den 9. oktober. Men Rådet har forberedt nogle korte konklusioner om rapporten, og disse må forventes vedtaget meget snart.

Den europæiske revisionsret har analyseret forløbet af Galileo-programmet i perioden september 2003 til december 2006 med henblik på at vurdere forvaltningen af programmet i udviklings- og valideringsfasen og har i den forbindelse afgivet en særberetning, der indeholder en række konklusioner med anbefalinger vedrørende den fremtidige forvaltning af Galileo-programmet.

Revisionsretten har konkluderet, at udviklings- og valideringsfasen ikke blev forvaltet godt nok og har angivet nogle grunde hertil. Rapporten beskriver en periode i Galileo-projektet, hvor det viste sig, at en række forudsætninger for projektets gennemførelse ikke kunne gennemføres, herunder at der ikke kunne findes private investorer til projektet.

Kommissionen har efterfølgende – fra 2007 og frem – forsøgt at rette op på dette gennem forskellige tiltag, bl.a. gennem omlægninger af programmet, herunder ændring af forvaltningsstrukturen og nedsættelsen af Det Interinstitutionelle Galileo Panel, der består af repræsentanter fra Europa-Parlamentet, Kommissionen og Rådet. Panelet skal medvirke til, at Kommissionen tilpasser sine ressourcer og sine retlige og finansielle ordninger til opgaven som programforvalter.

I det fremlagte forslag til rådskonklusioner noterer Rådet sig Revisionsrettens rapport og hilser Revisionsrettens anbefalinger samt Kommissionens engagement i at gennemføre disse velkomne. Det er jeg enig i.

**Punkt 5. Samråd med beskæftigelsesministeren vedr. samrådsspørgsmål W om østaftalen.**

Alm. del (08) – samrådsspørgsmål W (vedlagt)

Samrådsspørgsmålet havde følgende ordlyd:

"Hvad agter ministeren at foretage sig som reaktion på oplysningerne om, at Sønderjysk Vikarservice i Vojens er klar til at hente østarbejdere til Danmark og tilbyde dem en timeløn på 70 kroner? Ministeren bedes desuden oplyse, om en fornyelse af østaftalen kunne være en løsning."

**Formanden** nævnte, at samrådsspørgsmålet var stillet af Morten Messerschmidt den 25. maj. Det har altid været en dansk holdning, at vi skulle undgå misbrug af udenlandsk arbejdskraft, og derfor var hun spændt på at høre beskæftigelsesministerens svar.

**Beskæftigelsesministeren:** Baggrunden for spørgsmålet var, at overgangsordningerne for østarbejdere udløb den 1. maj 2009.

Det betyder, at østeuropæiske arbejdstagere er omfattet af de sædvanlige regler for løn- og arbejdsvilkår på det danske arbejdsmarked. Her er det jo op til parterne at aftale løn- og ansættelsesvilkår gennem kollektive overenskomster. Det betyder samtidig, at hvis der ikke er en kollektiv overenskomst på området, så er der i princippet frit slag for arbejdsgiveren og arbejdstageren til at aftale lønnen. Vi har ikke en lovfastsat minimumsløn i Danmark. Det ønsker parterne simpelt hen ikke. De ønsker selv at ordne forholdene på arbejdsmarkedet.

Før den 1. maj fik jeg en anden henvendelse vedrørende et vikarbureau. Mit svar dengang var, at det er op til arbejdsmarkedets parter at sørge for ordentlige lønforhold, således som det har været tilfældet på det danske arbejdsmarked i mere end 100 år. Og jeg tilføjede, at jeg var sikker på, at danske fagforeninger ville tage affære, hvis danske arbejdsgivere systematisk bruger udenlandske vikarer til en løn, der ligger væsentligt under den normale overenskomstmæssige løn.

Hvordan er det så gået, siden udvalget stillede spørgsmålet i maj?

Ja, jeg har ikke selv hørt mere til Sønderjysk Vikarservice eller andre vikarbureauer, der tilbyder lave lønninger. Jeg kan selvfølgelig ikke afvise, at de gør det, men det er tilsyneladende ikke i et sådant omfang, at det skaber problemer på arbejdsmarkedet.

Forklaringen på det er, at den danske model virker. Det er glimrende beskrevet i en artikel i Fyens Stiftstidende den 10. juli. Under overskriften "Hyr en polak til halv pris" står der - og jeg citerer som sagt fra en artikel i Fyens Stiftstidende:

"180 kroner i timen. Det kan man normalt købe en vikar for i Danmark. Men siden ophævelsen af den såkaldte østafale den 1. maj har arbejdsgivere kunnet hyre for eksempel polakker på polske kontrakter til under halv pris.

Alligevel har kun få virksomheder indtil nu udnyttet muligheden for at halvere løn-udgifterne under den aktuelle krise.

Årsagen er, at den danske fagbevægelse er så stor og stærk, at kun de færreste arbejdsgivere tør vove peisen, selv om det er fuldt lovligt"

Det viser jo med al tydelighed, at fagbevægelsens udmeldinger i tiden omkring den 1. maj har gjort et indtryk på arbejdsgiverne.

Så jeg er sådan set glad for, at det har taget et stykke tid, før det her møde i udvalget er blevet berammet. Ikke fordi mit svar ville have været anderledes i maj, men fordi den forløbne tid har vist, at den danske model kan stå imod udfordringen.

Derfor er det heller ikke relevant at overveje at genindføre overgangsordningerne. En betingelse for det er nemlig, at der er alvorlige forstyrrelser på arbejdsmarkedet.

Jeg skal for god ordens skyld lige tilføje, at senest i december 2011 skal Danmark have implementeret EU's direktiv om vikararbejde. Udgangspunktet i direktivet er, at vikarer under udsendelse til en virksomhed skal have samme arbejdsvilkår, som hvis de var blevet ansat direkte af virksomheden. Dette vil også gælde for vikarer fra andre lande.

Danmark har mulighed for at fravige dette udgangspunkt, hvis det aftales mellem arbejdsmarkedets parter.

Vi forhandler i øjeblikket med arbejdsmarkedets parter om, hvordan vi skal implementere direktivet i Danmark.

**Bjarne Laustsen** var enig med beskæftigelsesministeren i, at vi har en god model i Danmark. Nu roste beskæftigelsesministeren fagbevægelsen, men normalt er hendes tiltro til fagbevægelsen ikke særlig stor, og regeringen har gjort alt, hvad den kunne for at genere dansk fagbevægelse og trække dens muskler ud. Det forhold, at der står noget i Fyns Stiftstidende, er ikke ensbetydende med, at der ikke forekommer løntryk. Han gik ud fra, at beskæftigelsesministeren ville sige, at hun var interesseret i, at vi har et ordentligt, reguleret arbejdsmarked. Bjarne Laustsen pegede på, at en ansat fra et tredjeland godt kan have aftalt med arbejdsgiveren, at de "deler i porten", uden at vi ved noget om det. Derfor syntes han, beskæftigelsesministerens udtalelser om, at hun ikke havde hørt om misbrug, svarede lidt til at sige, at der ikke forekommer sort arbejde. Han pegede på, at pyntegrønt sagen viste, at det giver konkurrenceforvriddning, hvis folk arbejder på vilkår, der ligger under dansk standard.

Han hyldede de principper, der ligger i ILO-konventionen, og var lidt irriteret over, at Tyskland ikke giver deres kolonnearbejdere 103 kr. i timen. Derfor syntes han, en eller anden minimumsløn kunne være fint nok.

Bjarne Laustsen spurgte, hvor mange østarbejdere der egentlig er i Danmark, idet han pegede på, at da det gik hårdest til, var der 50.000 østarbejdere, men efter at der er kommet en stigning i arbejdsløsheden, er der mange, der er

taget hjem. Vi har løntrykkeri, vi har sort arbejde, og vi har illegalt arbejde. Herudover har vi de såkaldte "arme og ben" firmaer, som i realiteten er lønmodtagere, men som kalder sig selvstændige. Bjarne Laustsen nævnte, at nogle betaler noget af lønnen tilbage, når de kommer hjem, for ellers blive de aldrig udsendt igen, men det vil politiet ikke rejse til Polen for at tjekke.

**Pia Adelsteen** var glad for, at der var gået nogen tid, siden man havde stillet samrådsspørgsmålet, og at beskæftigelsesministeren sagde, at erfaringen havde vist, at der ikke umiddelbart ser ud til at være de voldsomme problemer. Hun spurgte, om beskæftigelsesministeren havde andet end Fyns Stiftstidende at have det i, at der ikke sker misbrug.

Hun delte Bjarne Laustsens bekymring for, at der sker noget, som vi ikke kender til, og pegede på, at 30 pct. af virksomhederne ikke har nogen overenskomst og derfor har mulighed for at betale en lav løn, som kan bruges som løntryk. Hun var enig med Bjarne Laustsen i, at det kunne være dejligt, om tyske kolonnearbejdere fik 103 kr. i timen, men det mente hun var noget, som arbejdsmarkedets parter måtte aftale.

**Anne Grete Holmsgaard** pegede på, at også Arbejdstilsynet og Skat kan komme efter dem, der bryder reglerne. Hun spurgte, hvad man kan gøre over for dem, der ikke lader sig registrere.

**Ole Vagn Christensen** spurgte, hvor langt man var kommet med hensyn til at få alle til at registrere sig i RUT-registret.

**Beskæftigelsesministeren** roste dansk fagbevægelse og nævnte flere gange den danske model, men samtidig sagde hun, at det var fuldt lovligt at underbetale folk.

**Beskæftigelsesministeren** svarede Bjarne Laustsen, at hvordan man rent faktisk sikrer, at lønmodtageren får udbetalt den løn, der er aftalt, er noget, som arbejdsmarkedets parter arbejder på.

Hun syntes, hun hørte Bjarne Laustsen stille spørgsmålstegn ved den danske model og godt kunne tænke sig en mindsteløn. For sit eget vedkommende gik hun 100 pct. ind for den danske model, hvorefter lønnen er noget, arbejdsmarkedets parter aftaler.

Arbejdsmarkedsstyrelsen vurderer, at der er omkring 10.000 østarbejdere, der er aktive på det danske arbejdsmarked nu, men selvfølgelig er der en vis usikkerhed om tallet. Siden 2004 er der udstedt 55.000 arbejdstilladelser og udstedt lige så mange registreringsbeviser. Inden for de seneste måneder er der udstedt imellem 400 og 800 registreringsbeviser, mens det i oktober sidste år lå på 2.700, så der er sket et betydeligt fald.

Beskæftigelsesministeren kunne selvfølgelig ikke give Pia Adelsteen en garanti for, at der ikke foregår omgåelser, men hvis det skete i stort omfang, havde man nok hørt om det.

I relation til spørgsmålene fra Anne Grete Holmsgaard og Ole Vagn Christensen om RUT-registret nævnte beskæftigelsesministeren, at hun havde haft møder med østafstaleforligskredsen for nylig, hvor man diskuterede, hvordan

man kunne få flere til at melde sig til registret, idet hun var helt klart over, at det var et problem. Hun havde spillet ud med, at man skulle have højere bøder, at det bliver de danske virksomheder, der får ansvaret for, at arbejderne bliver registreret, og at Arbejdstilsynet bliver den ansvarlige myndighed. Hun troede, at man ville finde frem til en aftale, inden der er gået alt for lang tid. Både Arbejdstilsynet og Skat iværksætter fælles aktioner, bl.a. på byggearbejdspladser.

**Bjarne Laustsen** gentog sit spørgsmål om, hvorvidt beskæftigelsesministeren går ind for, at der er et ordentligt arbejdsmarked i Danmark.

Han havde fuld tillid til den danske model, men han følte ikke, at beskæftigelsesministeren altid havde fuld tiltro til dansk fagbevægelse. Han havde nævnt ILO-lønnen, fordi der er tale om en international organisation, som har fastsat en minimumsbetaling, som man desværre ikke lever op til i Tyskland. Han nævnte igen, at der er lønmodtagere, som kalder sig selvstændige – de såkaldte "arme og ben" virksomheder, idet han mente, de udgør et særskilt problem.

**Ole Vagn Christensen** vidste, at regeringen gik ind for hjemsendelse af udlændinge, og foreslog, at man hjemsendte dem, der ikke meldte sig til RUT-registret.

**Pia Adelsteen** var glad for, at man samarbejdede med Skat, idet hun havde hørt historier om østarbejdere, som snød med sociale ydelser.

**Beskæftigelsesministeren** svarede Bjarne Laustsen, at selvfølgelig gik hun ind for et ordentligt arbejdsmarked.

Hun vidste, at Skat arbejder meget med de nævnte "arme og ben" virksomheder.

Hun svarede Ole Vagn Christensen, at man ikke bare kan sende dem, der ikke melder sig til et register, hjem, idet der er fri bevægelighed i EU.

I svaret til Pia Adelsteen henviste beskæftigelsesministeren til koordineringsreglerne, som indebærer, at de to lande koordinerer en række sociale ydelser.

**Bjarne Laustsen** spurgte, hvilke sanktionsmuligheder der er, når man ikke kan hjemsende folk.

Han spurgte, hvem der definerer, hvornår man er lønmodtager.

**Ole Vagn Christensen** syntes ikke, der var noget i vejen for, at man hjemsendte dem, der kommer her og undergraver vores arbejdsmarkedssystem.

**Beskæftigelsesministeren** svarede Bjarne Laustsen, at sanktionsmulighederne er bøder, og ofte kan Arbejdstilsynet eller Skat også gribe ind. Det er en skærpende omstændighed, hvis der er tale om gentagelser.

Hun sagde til Ole Vagn Christensen, at man ikke kan sende folk hjem, fordi de glemmer at melde sig til et register. Hun tilføjede, at man kan lukke en virksomhed, hvis der tillige er andre problemer, hvad der ofte er.

NOT **Beskæftigelsesministeren** lovede at oversende de regler om, hvem der er lønmodtager, som Skat har udstedt.

**Punkt 6. Beskæftigelsesministerens mundtlige orientering om væsentlige, verserende retssager ved EF-Domstolen på Beskæftigelsesministeriets område i sagerne:**

- C-499/08, Andersen  
EUU alm. del (08) – bilag 595 (notat af 1. oktober 2009 om afgivelse af skriftligt indlæg i sagen)
- C-271/08, Kommissionen mod Tyskland  
EUU alm. del (08) – bilag 33 (notat af 21. oktober 2008 om afgivelse interventionsindlæg i sagen)

**Beskæftigelsesministeren:** Jeg vil nu orientere Europaudvalget om tre retssager ved EF-Domstolen, som regeringen deltager i.

For god ordens skyld vil jeg gerne henvise til den skriftlige orientering om sagerne, som er oversendt til Europaudvalget i forbindelse med, at regeringen afgav indlæg.

For begge sager gælder, at der endnu ikke er truffet beslutning om mundtlig forhandling ved EF-Domstolen. Man må derfor påregne, at der kan gå op til et år, før der falder dom i sagerne.

**Vedr. C-271/08 – Kommissionen mod Tyskland**

**Beskæftigelsesministeren:** Sagen handler i korthed om, hvorvidt de tyske kommunale arbejdsmarkedspensioner skal i udbud.

Regeringen har afgivet indlæg i sagen for at undgå en eventuel udbudspligt af arbejdsmarkedspensionerne på det offentlige område.

Kommissionen har anlagt sag mod Tyskland med påstand om, at Tyskland overtræder udbudsreglerne ved at tillade, at offentlige myndigheder indgår aftaler om arbejdsmarkedspensioner uden forudgående udbud.

Efter Kommissionens opfattelse er offentlige myndigheders placering af pensionsmidler omfattet af udbudsreglerne. Det gælder også, når det offentlige som arbejdsgiver indgår aftale med et forsikrings- eller pensionsselskab om køb af en forsikringsydelse til gavn for de ansatte.

Tyskland finder omvendt, at aftalen om pensionsrettigheder er en del af en arbejdsaftale, som er undtaget fra udbudsreglerne. Tyskland finder i øvrigt, at der må sondres mellem, om kommunerne optræder som ordregivende myndigheder eller som arbejdsgivere.

Sagen kan få principiel betydning for Danmark, uanset at der er forskelle mellem det tyske og det danske system for arbejdsmarkedspensioner.

I Danmark er arbejdsmarkedspensionerne en del af aftalefriheden på både det private og det offentlige arbejdsmarked.

På det offentlige område er det henholdsvis finansministeren, regionerne og kommunerne, der som arbejdsgivere indgår kollektive overenskomster med de offentlige ansattes organisationer om bl.a. pension.

Pension er blot ét element i de kollektive aftaler. Aftalerne herom vedrører både, hvor stor en del af lønnen der skal afsættes til pension, og hvor midlerne skal forvaltes. Aftalerne sendes ikke i udbud.

Den danske regering har derfor intervenseret i sagen og afgivet indlæg til støtte for, at de tyske offentlige overenskomster ikke er underlagt udbudspligt.

Regeringens indlæg skal ses i lyset af, at det ikke kan udelukkes, at en dom – trods forskellene mellem det tyske og det danske pensionssystem – kan få betydning for den danske praksis på arbejdsmarkedspensionsområdet.

Regeringens indlæg er udarbejdet i samarbejde med arbejdsmarkedets parter.

**Bjarne Laustsen** mente, det ville være fuldstændig skørt, hvis vores arbejdsmarkedspensioner skulle i udbud, idet det ville ødelægge det element af solidaritet, der er i pensionsordningerne. Derfor var han fuldstændig enig i regeringens linje.

**Ole Vagn Christensen** kunne ikke forstå, at Danmark blandede sig i sagen, idet han pegede på, at der var forskelle på den danske og den tyske ordning. Han mente, der var en fare for, at hvis vi blandede sig, og Tyskland tabte sagen, ville man også bruge reglerne mod vores ordning.

**Beskæftigelsesministeren** takkede for Bjarne Laustsens opbakning.

Hun sagde til Ole Vagn Christensen, at det danske indlæg var fremsendt for at forebygge, at der skulle falde en dom, som kunne indvirke på de danske regler. I øvrigt var indlægget udarbejdet sammen med arbejdsmarkedets parter.

#### **Vedr. C-499/08 – Ingeniørforeningen for Ole Andersen mod Region Syddanmark**

**Beskæftigelsesministeren:** Der er tale om en præjudiciel sag forelagt af Vestre Landsret.

Sagen handler om, hvorvidt en bestemmelse i funktionærloven er aldersdiskriminerende.

Sagen er principiel for Danmark, fordi der er tale om, at en nugældende lovbestemmelse anfægtes som stridende mod EU-retten.

Ingeniørforeningen har påstået, at der er tale om aldersdiskrimination, når et af deres medlemmer mister sin fratrædelsesgodtgørelse, fordi medlemmet har opnået en bestemt alder, hvor medlemmet dermed har ret til alderspension.

I sagen blev en ingeniør afskediget efter mere end 18 års ansættelse. Ingeniøren fik ikke fratrædelsesgodtgørelse efter funktionærloven fra arbejdsgiveren, fordi



han var berettiget til alderspension. Denne fremgangsmåde er i overensstemmelse med funktionærlovens § 2a, stk. 3, og den tilknyttede retspraksis.

I forbindelse med gennemførelsen af forbuddet mod forskelsbehandling på grund af alder i beskæftigelsesdirektivet i 2004 blev forholdet til funktionærlovens § 2a overvejet.

Bestemmelsen om ret til fratrædelsesgodtgørelse blev i sin tid sat ind i funktionærloven for at lette overgangen til anden beskæftigelse for ældre funktionærer.

Og netop formålet med bestemmelsen gjorde, at regeringen fandt, at den indirekte forskelsbehandling af ældre funktionærer i forhold til yngre var lovlig, og at der derfor ikke var grund til at ophæve bestemmelsen. Det var en vurdering, som Folketinget tiltrådte.

#### **Vedr. en ny dom fra EF-Domstolen om ferie og sygdom – C-277/08 Pereda mod Movilidad SA**

**Beskæftigelsesministeren:** Endelig vil jeg for god ordens skyld orientere udvalget om en ny dom fra EF-Domstolen afsagt den 10. september 2009, som eventuelt vil kunne få betydning for de danske ferieregler.

Jeg vil gerne understrege, at sagen vedrører de spanske ferieregler og særligt spørgsmålet om ret til ferie i forbindelse med sygdom.

Jeg ved, at mine embedsmænd i øjeblikket overvejer, hvilke konsekvenser den afsagte dom eventuelt vil kunne få for dansk ret.

Jeg kan imidlertid ikke på nuværende tidspunkt oplyse nærmere om de eventuelle konsekvenser, men udvalget er velkommen til at stille skriftlige spørgsmål, som jeg så selvfølgelig vil besvare.

**Bjarne Laustsen** bad om at få sendt et notat både til Arbejdsmarkedsudvalget og til Europaudvalget om, hvad problematikken i den sidste sag var.

**Pia Adelsteen** forstod, at sagen drejede sig om, hvornår man havde ret til en ny ferie. Hun mente, de danske regler er meget klare. Hun bad om, at man fik et notat om, hvordan sagen kunne påvirke de danske regler.

NOT

**Beskæftigelsesministeren** lovede, at udvalgene ville få et skriftligt notat – bl.a. om hvilken betydning sagen kunne få for danske regler – når sagen var nået så langt. Hun havde blot nævnt den for god ordens skyld, når hun alligevel var inde på verserende sager.