

Europaudvalget

FOLKETINGET



REFERAT

AF 3. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: fredag den 13. oktober 2017

Tidspunkt: kl. 11.00

Sted: vær. 2-133

Til stede: Erik Christensen (S), formand, Kenneth Kristensen Berth (DF), næstformand, Marcus Knuth (V), Peter Hummelgaard Thomsen (S), Claus Larsen-Jensen (S), Søren Søndergaard (EL), Henning Hyllested (EL), Finn Sørensen (EL), Rasmus Nordqvist (ALT), Christian Poll (ALT) og Zenia Stampe (RV)

Desuden deltog: beskæftigelsesminister Troels Lund Poulsen og transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

FO Punkt 1. Rådsmøde nr. 3569 (beskæftigelse, socialpolitik, sundhed og forbrugerbeskyttelse - socialdelen) den 23. oktober 2017

EUU alm. del (17) – bilag 34 (kommenteret dagsorden)

Beskæftigelsesministeren ville fremhæve den europæiske søjle af sociale rettigheder og revision af udstationeringsdirektivet, som var til henholdsvis forhandlingsoplæg og supplerende forhandlingsoplæg. De øvrige to sager var til orientering. Ministeren henviste til samlenotatet.

1. Det europæiske semester 2018

– Godkendelse

Rådsmøde 3569 – bilag 2 (revideret samlenotat side 2)

a) Nøgleudfordringer for beskæftigelsen

b) Væsentligste socialpolitiske udfordringer

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

FO 2. Europæisk søjle af sociale rettigheder

- Godkendelse af teksten - bemyndigelse af det estiske EU-formandskab til at underskrive på vegne af Rådet

KOM (2017) 0250, KOM (2017) 0251, C/2017/2600

Rådsmøde 3569 – bilag 3 (revideret samlenotat side 4)

EU-note (16) – E 31 (note af 12/6-17 om sociale rettigheder)

EUU alm. del (16) – bilag 652 (Kommissionens refleksionspapir ”oplæg om Europas sociale dimension”)

EUU alm. del (16) – bilag 864 (udvalgsmødereferat side 1276, sundhedsaspekter af sociale rettigheder behandlet 9/6-17)

Beskæftigelsesministeren: Det er en sag, der har været fulgt med stor interesse. Det gælder ikke mindst for arbejdsmarkedets parter. Og det er også en sag, jeg har fulgt tæt. Jeg orienterede udvalget om sagen forud for rådsmødet i juni.

Det nuværende estiske EU-formandskab har besluttet, at man i Rådets behandling af søjlen vil fokusere på den såkaldte præambel til søjlen. Det betyder, at søjlens 20 principper ikke er til forhandling.

Rådets Juridiske Tjeneste har bakket op om denne tilgang. De har desuden fremsendt en tekst til Rådet, hvori det fremgår, at søjlen ikke er juridisk bindende. Rådet Juridiske Tjeneste slår i sit papir klart fast, at søjlen er en politisk hensigtserklæring.

Forhandlingerne i Bruxelles handler således om præambelen til søjlen. Det er den indledning til søjlen, der definerer, hvad formålet med søjlen er, og hvad formålet ikke er.

På rådsmødet den 23. oktober skal medlemslandene bemyndige det estiske EU-formandskab til at undertegne søjlen på et senere tidspunkt sammen med Kommissionen og Europa-Parlamentet. En sådan bemyndigelse sker ved konsensus. Alle lande skal med andre ord bakke op om en sådan bemyndigelse.

FO Regeringen har ikke ønsket den sociale søjle. Det er ikke en blomst, der er vokset i vores have. Det har derfor været vigtigt for regeringen, at følgende klart fremgår af indledningen til søjlen:

1. Der er alene tale om politiske principper. Søjlen har ikke selvstændig juridisk betydning.
2. Søjlen indebærer ingen overførsel af kompetence fra landene til EU.
3. Arbejdsmarkedets parter kompetence og autonomi respekteres.

Alle tre prioriteter er i vidt omfang imødekommet. Søjlen er med andre ord en politisk erklæring, der udstikker 20 principper som retning for udviklingen af arbejdsmarkedet og de sociale systemer i hele EU.

De lande, som vi normalt samarbejder med i EU, kan støtte søjlen i sin nuværende form og deler regeringens vurdering af, at EU-formandskabet kan bemyndiges til at underskrive søjlen på vegne af rådet.

Regeringen kan derfor uden aktivt at støtte op om søjlen acceptere, at søjlen godkendes af Rådet og undertegnes af formandskabet.

Finn Sørensen mente, at forhandlingsoplægget skulle erstattes med et klart dansk krav om, at der indføres en social protokol som foreslået af den europæiske fagbevægelse (EFS) i marts 2008 i forlængelse af Lavaldommen. EFS mente, at dommen er licens til social dumping, hvilket var blevet bekræftet flere gange. Regeringen burde altså kæmpe for en social protokol i stedet for at støtte et forslag, der var fyldt med selvmodsigelser og indeholdt risiko for yderligere magtafgivelse til EU til at regulere social- og arbejdsmarkeds-politik. Problemet var, at søjlen var underlagt regler om den frie bevægelighed – altså de økonomiske friheder – og ambitionen om at etablere ØMU'en med deraf følgende nedskæringer i den offentlige sektor. Det ville være forkert af regeringen at støtte en proces, der fører til, at faglige og sociale rettigheder underlægges de benhårde økonomiske lovmæssigheder. EFS's forslag var godt, for det indeholdt den præmis, at hvis der er en konflikt mellem de økonomiske friheder på ene side og faglige og sociale rettigheder på den anden, skal de sidste have forrang. Enhedslistens forslag var altså, at ministeren på mødet fremsatte den sociale protokol som Danmarks krav. Det ville afføde mange diskussioner, og man skulle indkalde til en regeringskonference, idet der ville være tale om en traktatændring, men Danmark kunne kridte banen op på den måde.

Rasmus Nordqvist forstod ikke regeringens måde at gribe sagen an på. Alternativet var glade for udspillet om den sociale søjle og støttede, at det sociale område får større opmærksomhed i EU-samarbejdet, så landene holder hinanden oppe på at sikre borgerne lige muligheder f.eks. inden for uddannelsesområdet. Kommissionens tilgang var pragmatisk: at landene begynder at måle hinanden på, om de gør det godt nok. Der var ikke tale om at begynde at blande sig i landenes lovgivning. I et tidligere samlenotat stod der, at regeringen ville gå aktivt ind i forhandlingerne for at påvirke med danske synspunkter og senere tage stilling til dansk deltagelse, men nu sagde ministeren, at man ikke aktivt ville støtte beslutningen. Regeringen havde fået alt det, den ønskede, nemlig at søjlen ikke var juridisk bindende, og at man ikke blandede sig i arbejdsmarkedets parter kompetencer og autonomi, så hvorfor gik den ikke aktivt ind i kampen om få et langt mere socialt Europa?

Beskæftigelsesministeren svarede Finn Sørensen, at han ikke var enig i, at sociale og arbejdsmarkedsmæssige rettigheder altid skal trumfe økonomiske hensyn. Til Rasmus Nordqvist sagde han, at regeringen havde taget udspillet om en sociale søjle til sig, og det var korrekt, at mange af de bekymringer, som han selv havde givet udtryk for tidligere, nu var manet til jorden. Regeringens bekymring gik dog på, om man kunne risikere på sigt at bringe den danske model under pres. Derfor havde regeringen valgt en balanceret tilgang til diskussionen. Ministeren anerkendte, at det muligvis var en god idé at sætte fokus på at sammenligne landene, så længe man respekterer de enkeltes landes mulighed for at føre

socialpolitik og ikke blander sig i den måde, som arbejdsmarkeds parter har organiseret sig på.

Kenneth Kristensen Berth var skuffet over ministerens forhandlingsoplæg. I lang tid havde han hørt, at regeringen var modstander af et socialt Europa, men nu gik forhandlingsoplægget på, at den ville acceptere den foreliggende tekst. Det ville unægtelig være et yderligere skridt i retning af et socialt Europa. Regeringen burde altså blankt afvise forslaget med den begrundelse, at det udgjorde en glidebane. Regeringen havde nu muligheden for at stå udenfor, men fik regeringen sin øvrige EU-politik igennem, var det ikke længere en mulighed, og det var derfor afgørende at sige fra nu. Forhandlingsoplægget udgjorde en klassisk dansk holdning på EU-området: Vi bider os ikke fast i bordet, vi kravler ned under det. Han kunne ikke støtte forhandlingsoplægget.

Claus Larsen-Jensen spurgte, om ministeren var enig i, at hvis den sociale og økonomiske ulighed fortsætter, vil det undergrave tilslutningen til den frie bevægelighed og befolkningens opbakning til EU. Regeringen bakkede op om den danske arbejdsmarkedsmodel og velfærdsmodel, så var det ikke godt, at Kommissionens udgangspunkt var en dansk/nordisk model? Og burde man så ikke for at skærme egen finansieringsmodel og arbejdsmarkedsmodel gå mere offensivt til sagen og være tilfreds med, at man nu havde en chance for at få andre lande til at følge i samme retning – og dermed mindske presset på den danske model? Og var det ikke korrekt, at den sociale søjle svarede i sin form til beskæftigelsesstrategien? Der var gode erfaringer for Danmark, så kunne det ikke være en anledning til at sætte de lande under pres, der ikke lever op til sociale standarder og ikke har ordentlige arbejdsmarkedsforhold? Man kunne bruge ideerne fra beskæftigelsesstrategien til at sætte spillereglerne i anvendelsen af en sociale søjle – herunder også at gøre sig overvejelser om, hvordan det kan fungere med en dansk arbejdsmarkedsmodel og en social model og finansieringen af denne. Det havde jo været et stort systemsammenstød mellem den danske model og andre landes modeller, så fra dansk side måtte der være interesse for at mindske presset. Gjorde regeringen sig strategiske overvejelser om, hvad det ville betyde ikke at være med i den sociale søjle? Var regeringen ikke bange for, at standarden i Europa blev sat uden dansk deltagelse, så Danmark kun kunne vælge at tilslutte sig eller ikke at tilslutte sig de spilleregler, som de andre lande sætter?

Beskæftigelsesministeren svarede Kenneth Kristensen Berth, at der var tale om en politisk uenighed om, hvordan man greb det an. Ministeren mente, at Kenneth Kristensen Berth var kommet til nogle konklusioner, der ikke var rigtige. Det var en politisk erklæring, ikke et juridisk dokument. Regeringen havde lagt vægt på, at arbejdsmarkedets parter og autonomi skal respekteres. Og det var det, der var sket. Visse lande så gerne en mere bindende beslutning, der kan påvirke landenes socialpolitik, men regeringen ønskede at give nationalstaterne større mulighed for selv at bestemme. Det afspejlede sig også i regeringens tilgang til diskussionen om forordning 883. At man havde valgt at sætte fokus på temaet, ville regeringen ikke modsætte sig, men det var klart, at det skulle gøres på en meningsfuld måde, der ikke underminerer de nationale staters mulighed for at føre en fornuftig social- og beskæftigelsespolitik.

Beskæftigelsesministeren svarede Claus Larsen-Jensen, at regeringens tilgang var balanceret, og at han gjorde, hvad han kunne, for at sætte temaer inden for beskæftigelsespolitik på dagsordenen. Han havde for nylig fortalt om den danske arbejdsmiljøindsats i Rådet under en uformel drøftelse, og der blev set i dansk retning i måden at lave arbejdsmarkedspolitik på. Flexicurity-modellen dannede inspiration for andre lande, og den franske arbejdsminister havde bebudet, at han gerne ville besøge Danmark i slutningen af oktober måned. Ministerens bekymring var, at den sociale søjle kunne være med til at gøre det svært at bevare det, som Danmark har brugt årtier på at knæsesætte: at arbejdsmarkedets parter har en meget central rolle. Det var vigtigt at diskutere, hvad der er det europæiske projekt, og hvad landene skal tage sig af. Det var klart, at finanskrisen havde haft forskellig indvirkning på landene, og det havde medvirket til at skabe forskellige afsæt for, hvor stor interessen er for at reformere det nationale samfund og for, hvor stor den politiske vilje er for at udlicitere det ansvar til en EU-beslutning. Der er behov for, at landene omformer den måde, som deres velfærdspolitik er indrettet på, for også at sikre bæredygtighed. Ministeren ville ikke modsætte sig større åbenhed i diskussionen om den sociale søjle.

Finn Sørensen takkede ministeren for en klar politisk udmelding, som også bekræftede at den sociale søjle ikke hjælper et hak på de problemer, som reglerne om den frie bevægelighed har skabt i forhold til at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår for udenlandske arbejdere. Det kræver, at man bytter om på rangordenen, så de faglige og sociale rettigheder er overordnet de økonomiske friheder. Det kom ikke bag på ham, at en borgerlig beskæftigelsesminister var uenig i det, men hans svar bekræftede altså, at den sociale søjle, som Kommissionen foreslår, ikke løser det. Han ville i øvrigt gerne afvise Claus Larsen-Jensens kommentar om, at Kommissionens forslag til en social søjle tager udgangspunkt i den nordiske model. Der står nemlig ikke noget i grundloven om, at kapitalens ret til fri bevægelighed er vigtigere end de danske overenskomstmæssige og faglige rettigheder og retten til at føre konflikt for at sikre gode løn- og arbejdsvilkår – det står i traktaten og i Domstolens afgørelser og har altså ikke noget med den nordiske model at gøre.

Rasmus Nordqvist forstod ikke, hvorfor regeringen ikke støttede de politiske principper i forslaget, da den havde fået alt det, den pegede på: for det første ikkejuridiske principper, der gør, at man kan arbejde sig hen imod regeringens ønske om et socialt ansvarligt Europa, for det andet at der ikke skal overføres kompetence, og for det tredje at man skal respektere arbejdsmarkedets parter autonomi. Ministeren sagde, at man ikke kunne støtte noget, der kunne sætte den danske model under pres, men hvad var det, der udgjorde et politisk pres, der satte arbejdsmarkedets parter og den danske model under pres?

Peter Hummelgaard Thomsen mente, at mange problemer i EU-samarbejdet skyldtes en stigende social ulighed og utryghed, og han tvivlede på, om en søjle af sociale rettigheder som benchmarks var det rigtige svar. Svaret var nok meget mere strukturelt og handlede om vækst- og stabilitetspagten, Centralbankens mandat, at tyskerne havde for stort overskud på betalingsbalancen etc. En anden bekymring gik på, at søjlen ville ende med at være juridisk bindende og derved skride ind over grænserne for den danske model. Han bakkede op om forhandlingsoplægget, da intentionen var rigtig, idet man anerkendte de fælles udfordringer. Man skulle dog være opmærksom på, at der ikke var tale om noget

juridisk bindende, og at der blev arbejdet på, at den sociale søjle bliver indrettet på den mest rigtige måde.

Beskæftigelsesministeren sagde til Rasmus Nordqvist, at den sociale søjle ikke var noget, som regeringen på den måde havde ønsket, og at der ikke var folkeligt krav om søjlen. Kommissionen havde andre og vigtigere ting end at tage den diskussion med landene. Hver gang Kommissionen flytter sig på et område, der kan sætte nationalstaterne under pres, er det ikke nødvendigvis noget, der gavner den nationale opbakning. Når det var sagt, var det korrekt, at det ikke havde udviklet sig til det, som man kunne frygte i starten, nemlig suverænitetsafgivelse.

Rasmus Nordqvist ville gerne have bekræftet, at regeringen ikke ville stå i vejen for, at de politiske principper og præambelen til søjlen for sociale rettigheder.

Zenia Stampe var med på hensynet til kompetencefordeling, men ville gerne høre, om ministeren var enig i, at det er i dansk interesse med et højt niveau for et socialt sikkerhedsnet i andre EU-lande, hvis man samtidig undgår at ændre på kompetencefordelingen, for på den måde at undgå social dumping og unfair konkurrence.

Beskæftigelsesministeren svarede Rasmus Nordqvist og Zenia Stampe, at Danmark ikke blokerede for den sociale søjle, men ønskede at gå balanceret til værks. Det var forskellige politiske holdninger: Rasmus Nordqvist kunne på den ene side godt tænke sig, at regeringen gik til sagen med mere optimisme, mens Kenneth Kristensen Berth ikke ville acceptere det. Til Zenia Stampe sagde ministeren også, at vækst og beskæftigelse afhænger af, at politikerne i landene er med til at fremme den dagsorden. Det var dog også korrekt, at EU tager initiativer, der kan være med til at fremme vækst og beskæftigelse i Europa – f.eks. frihandelsaftaler. Regeringen var ikke imod frihandelsaftaler, så det handlede jo om at have en balanceret tilgang. EU er vigtig for et lille land som Danmark i forhold til at skabe arbejdspladser og bedre vilkår for velstand. Hvis regeringen var præget af protektionisme, ville det gå ud over muligheden for at udvikle samfundet.

Zenia Stampe sagde, at man godt kunne have den holdning, at det er en national kompetence at lægge et socialt sikkerhedsniveau, men stadig være af den opfattelse, at højere standarder for sociale rettigheder, arbejdsmiljø etc. er godt, fordi det er bedre at konkurrere med lande, der også har høje standarder. Så var ministeren ikke enig i, at det var i Danmarks interesse – dog uden at bryde kompetencefordelingen – at anspore til, at man også får hævet det sociale sikkerhedsniveau andre steder i Europa.

Beskæftigelsesministeren var ikke tilhænger af, at jo fattigere landene er, jo bedre. Så jo, han var meget enig i Zenia Stampes betragtninger, men syntes, at man skulle diskutere implementering af de forskellige EU-initiativer. Hans påstand ville være, at Kommissionen havde for lidt fokus på, hvorvidt landene implementerer de direktiver, de er blevet enige om. Det er et problem i forhold til at sikre fair konkurrencevilkår. Han havde i en skrivelse til kommissær Marianne Thyssen udbedt sig en orientering om, hvorvidt man sikrer, at lande både implementerer til tiden, men også at der finder håndhævelse sted.

Formanden informerede om, at Socialistisk Folkeparti ikke kunne deltage i dagens møde, men at partiet forud for mødet havde sendt en skriftlig stillingtagen til forhandlingsoplægget, som han undtagelsesvis ville præsentere for udvalget. Den lød: "Socialistisk Folkeparti hilser EU-Kommissionens forslag om den sociale søjle velkommen og er positiv over for initiativet, i det omfang den nationale kompetence og arbejdsmarkeds parter respekteres. I Europa er der et kæmpe behov for en bedre social balance og fokus på ordentlige vilkår for arbejdstagere, som for længe har stået i skyggen af nedskæringer og været underlagt hensynet til at indre marked. Socialistisk Folkeparti kan dog samlet set støtte regeringens mandat, men i forhold til formuleringen om at koble den sociale søjle til behovet for løbende nationale reformer, finder Socialistisk Folkeparti det vigtigt at understrege, at forhandlingerne om den sociale søjle ikke må give anledning til at snige nedskæringspolitik ind af bagdøren."

Formanden konkluderede, at der ikke var et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Dansk Folkeparti og Enhedslisten havde ytret sig imod det.

FO 3. Udstationeringsdirektivet

– Generel indstilling

KOM (2016) 0128

Rådsmøde 3569 – bilag 3 (revideret samlenotat side 13)

KOM (2016) 0128 – bilag 15 (notat om status for udstationeringsdirektivet som opfølgning på EUU møde 9/6-17)

KOM (2016) 0128 – bilag 13 (henvendelse af 20/9-16 fra LO, FTF og Akademikerne om høringssvar)

KOM (2016) 0128 – bilag 12 (svarbrev fra EUU-formanden til formanden for det rumænske parlaments EUU)

KOM (2016) 0128 – bilag 10 (kommissionens svar på Folketingets begrundet udtalelse)

KOM (2016) 0128 - svar på spørgsmål 3 om den aktuelle status i forhandlingerne om udstationeringsdirektivet, fra beskæftigelsesministeren

KOM (2016) 0128 - svar på spm. 2 om, hvordan ministeren forholder sig til den foreslåede revision af udstationeringsdirektivet, for så vidt angår ansættelseskontrakter, fra beskæftigelsesministeren

KOM (2016) 0128 - svar på spm. 1 om forhandlingerne om revision af udstationeringsdirektivet, fra beskæftigelsesministeren

EU-note (15) – E 42 (note af 5/4-16)

EUU alm. del (16) – bilag 864 (udvalgsmødereferat side 1257, senest behandlet i EUU 9/6-17)

Beskæftigelsesministeren: Jeg indhentede forhandlingsoplæg her i udvalget den 9. juni 2017, da det var forventningen, at der blev opnået politisk enighed på rådsmødet i juni om sagen. Det skete ikke. Siden da har særlig Frankrig og EU-formandskabet arbejdet hårdt for at skabe et kompromis i sagen, som landene kan blive enige om.

Jeg kan orientere om, at de danske prioriteter om national kompetence til lønfastsættelse og vilkår for vikarer fortsat indgår i formandskabets kompromis, og at de har generel opbakning. Det samme gør sig gældende for opretholdelsen af den danske arbejdsmarkedsmodel og vores ønske om bl.a. ikke at have lovregulering om lønvilkår.

Reglerne om samme løn for samme arbejde på samme arbejdsplads samt regulering af langtidsudstationering er også fortsat en del af forslaget. Forslaget er nu på rådsmødet den 23. oktober igen med henblik på politisk enighed.

For at bakke op om et kompromis har en række lande, herunder bl.a. Spanien og en række østeuropæiske lande, fremsat ændringsforslag. Formålet er at koble den såkaldte vej-pakke, der forhandles af transportministeren, med forhandlingerne om udstationeringsdirektivet.

Det drejer sig konkret om forslag til særregler for at anvende udstationeringsreglerne ved international transport, som er kørsel fra f.eks. en fabrikant i udlandet til en fabrik i Danmark og tilbage til udlandet igen. Og indenrigskørsel, som er, når en udenlandsk vognmand kører

3. Europaudvalgsmøde 13/10 2017

mellem f.eks. Aalborg og Esbjerg i Danmark efter en international transport. Det er forslag, som kan ændre på hele forhandlingssituationen.

Jeg har sammen med transportministeren i går haft lejlighed til at drøfte den seneste udvikling med medlemmer af dette udvalg, og medlemmer af transport- og beskæftigelsesudvalgene.

Landene ønsker, at der indsættes særregler i udstationeringsdirektivet om, at udenlandske chauffører kan køre et antal dage indenfor en kalendermåned i f.eks. Danmark uden at blive omfattet af danske regler om aflønning og betalt ferie.

Baggrunden for forslaget er, at de pågældende lande principielt ikke mener, at udstationeringsdirektivets regler skal gælde for vejtransportsektoren.

Situationen er således den, at der i Rådet er ved at tegne sig et muligt blokerende mindretal imod revisionen af udstationeringsdirektivet, hvis der ikke samtidig indarbejdes særregler på vejtransportområdet i direktivet.

Jeg mener derfor, der er brug for et supplerende forhandlingsoplæg på dette område.

FO Regeringen lægger vægt på, at reglerne på dette område bør fastsættes i forbindelse med forhandlinger om den samlede vejpakke. Her hører det mest naturligt hjemme. Skulle der komme regler ind om international transport, der ikke øger risikoen for social dumping i Danmark, kan regeringen være mere fleksibel.

Regeringen kan under ingen omstændigheder leve med særregler om indenrigskørsel efter en international transport, der går videre end Kommissionens forslag i vejpakken. Det er vores vurdering, at det vil gøre social dumping lettere. Det vil nemlig betyde, at der skal gå mere tid, inden en udenlandsk vognmand omfattes af danske regler, når han kører mellem to steder i Danmark. Eller sagt med andre ord kan f.eks. en bulgarsk vognmand køre på bulgarske vilkår, når han over flere dage laver transport mellem f.eks. Aalborg og Esbjerg i Danmark. Derfor lægger regeringen afgørende vægt på, at der ikke kommer sådanne forslag i forhold til indenrigskørsel efter en international transport ind i udstationeringsdirektivet.

Ligeledes lægger regeringen afgørende vægt på, at vi kan håndhæve reglerne sammen med parterne og i overensstemmelse med den danske model.

Jeg vil gerne slå fast, at et supplerende forhandlingsoplæg i dag alene handler om udstationeringsdirektivet og international transport og indenrigskørsel i forbindelse hermed.

Når der til sin tid skal tages mandat til vejpakken, vil Folketingets Europaudvalg skulle tage stilling til de andre forslag i vejpakken, herunder definitioner m.v.

Lad mig også slå fast, at det efter en vedtagelse i Rådet om regler for indenrigskørsel efter en international transport vil være op til Folketinget at drøfte den nærmere implementering, herunder sikring af løn- og arbejdsvilkår for chauffører i Danmark.

Lad mig afslutningsvis sige et par ord om forhandlingssituationen. Transportministeren har i denne uge talt med sin franske kollega, og jeg vil inden rådsmøde tale med min franske kollega.

Danmark er på vejtransportområdet en del af en Vejtransportalliance med en række ligesindede lande, herunder Frankrig. Regeringen vil ikke bruge forhandlingsoplægget til at gå i en direkte drøftelse med Visegradlandene, uden at Frankrig er med.

Finn Sørensen bad ministeren redegøre for den gældende retstilstand. Gjaldt udstationeringsreglerne? I hvilket omfang gjaldt de for cabotagekørsel og international transport? Det lød, som om man skulle forhandle om nogle bestemmelser, som man allerede havde – i hvert fald for cabotage. I bemærkning 17 i cabotageforordningen står der nemlig, at udstationeringsreglerne gælder for cabotagekørsel. Hvorfor skulle man give indrømmelser på international transport med fare for at få mere social dumping og for at få noget, der står i reglerne i forvejen? Cabotageforordningen var ikke til forhandling – i hvert fald ikke i forbindelse med udstationeringsdirektivet. Var det rigtigt forstået?

Henning Hyllested gik ud fra, at ministeren ville svare Finn Sørensen, at udstationeringsdirektivet var gældende i henhold til præambelens bemærkning 17, så når regeringen lagde afgørende vægt på, at udstationeringsdirektivet skulle være gældende fra dag et i forbindelse med cabotagekørsel, svarede det til gældende retstilstand. Man vendte igen og igen tilbage til håndhævelsen af reglerne, så hvad var det nye i forbindelse med Kommissionens udspil til vejpakke? Hvordan ville man håndhæve det, der så skulle gælde fra dag et? Enhedslisten var enige i, at det var en uheldig udvikling, at forhandlingerne om udstationeringsdirektivet var taget som gidsel i forhold til vejpakken. Man sad faktisk nu og forhandlede vejpakken, inden man for alvor havde taget fat i forhandlingerne om den. Hvordan ville man egentligt opgøre international transport? Kommissionen havde foreslået en timegrænse på 6 timer, mens Visegradlandene foreslog 24 timer. Henning Hyllested gav et eksempel: En international transport kommer ind over Padborg, kan være i trekantsområdet på under 2 timer, læsser af og tager en ny transport med til Taastrup. Det kan gøres på under 3 timer. Der læsses af i Taastrup, hvorfor man kører til Sverige. Og man kan så vende tilbage igen. Det kan gøres på under 6 timer, så i henhold til Kommissionens forslag ville det ikke tælle som en international transport, som han forstod det. Hvordan ville man opgøre den transport, der ligger imellem – fra trekantsområdet til terminalen i Taastrup? Det er cabotagekørsel, og i henhold til Kommissionens oprindelige forslag skal udstationeringsdirektivet gælde fra dag et. Hvordan ville man tælle det op? Og hvordan ville man håndhæve det? Man satte gældende regler for udstationering og cabotage i spil, men vidste ikke, hvad man ville få, idet vejpakken ikke var forhandlet på plads. Man kunne ende med at give køb på nogle regler og til sidst have nogle cabotageregler, der er ringere end de eksisterende, nemlig at udstationeringsdirektivet gælder for cabotagekørsel.

Peter Hummelgaard Thomsen ville gerne vide, om regeringen stadig ville arbejde for, at bestemmelsen om underleverandører ikke udgik af direktivet som foreslået af formandskabet. Det var en del af udvalgets tidligere mandatgivning. Han ville også gerne vide, hvornår man ville tage det eventuelt fornyede mandat i brug. Socialdemokratiet var meget lidt interesseret i, at regeringen indgik i direkte drøftelser med Visegradlandene, hvis franskmændene valgte at stå fast. Så hvornår ville man bruge mandatet under forhandlingerne?

Beskæftigelsesministeren bekræftede, at regeringen arbejdede for at bevare bestemmelsen om underleverandører.

NOT Til Henning Hyllested sagde han, at det komplicerede sagen yderligere, at det kom ind fra højre, at der skulle forhandles en del af et direktiv, der lå hos en anden minister, og som han huskede det, omfattede vejpakken en lang række direktiver. Man måtte afvente forhandlingerne. Den vejpakke, der var fremsat af Kommissionen, gik ikke i detaljen om, hvordan det skulle udmøntes. Spørgsmålet var, hvordan regeringen kunne sidde med ved forhandlingsbordet, når man talte om international transport, der blev bragt i spil af en lang række lande, for i bund og bund at nuancere udstationeringsdirektivet. Det afgørende var, at det ikke forhindrede, at vejpakken blev diskuteret i Rådet for beskæftigelsesministre. Omvendt måtte man sige, at hvis regeringen satte sig på sidelinjen, var den uden for indflydelse. Spørgsmålet om afklaring af timeantal og det eksempel, som Henning Hyllested gav, ville ministeren bede transportministeren om at være med til at afklare. Han ville sørge for, at der blev udarbejdet et skriftligt svar.

Til Finn Sørensen sagde ministeren, at en bulgarsk chauffør, der kører indenrigskørsel i Danmark gør det ud for cabotage – 3 ture inden for 7 dage. Udstationering inden for vejtransport er som udgangspunkt omfattet af udstationeringsdirektivet. Der var mulighed for kontrol, men ikke for at anmelde det til RUT-registeret. Reglerne var vanskelige at anvende og håndhæve, og det havde de tekniske gennemgange også belyst.

Peter Hummelgaard Thomsen ville gerne vide, hvordan regeringen ville bruge mandatet, og ministerens svar var, at det prøvede regeringen at lytte sig frem til i udvalget. Danmark ville gerne være en del af vejalliancen, og man ville også bruge det aktivt. Positioner forandrer sig dog over tid, og en uge tidligere ved en gennemgang for ordførerne for Transportudvalget, Beskæftigelsesudvalget og Europaudvalget var der et spansk forslag på bordet, der siden havde rykket sig i en for Danmark mindre attraktiv retning. Man ønskede fra dansk side at fastholde de vigtige principper for at sikre, at man ikke blev bragt i en dårlig position. Frankrig var også nøglen til det, og man lagde mange bestræbelser ind på at finde ud af, hvor Frankrig bevægede sig hen. Det havde man endnu ikke det endelige billede af. Ministeren ville gerne give udvalgets medlemmer mulighed for at modtage en skriftlig orientering i weekenden den 21.-22. oktober – efter der var ført flere samtaler og inden råds-mødet den 23. oktober.

Kenneth Kristensen Berth mente, at punktet burde have været diskuteret for lukkede døre. Sagen var endt i et forhandlingsspil mellem forskellige lande, der forsøger at tage hinanden som gidsler. Et blokerende mindretal gjorde, at man ikke kunne komme videre, og man faldt dermed tilbage til det, man allerede havde. I hans optik var det nuværende

bedre end det, man måtte risikere at få, hvis man åbnede op for at diskutere international transport som en del af udstationeringsdirektivet. Det rummede mandatet mulighed for at gøre, og det var man ikke glade for i Dansk Folkeparti. Regeringen var parat til at sige, at hvis EU holdt tilstrækkeligt på sit, ville Danmark give sig. Det var ikke hensigtsmæssigt, og det ville derfor være en god idé, hvis ministeren kunne indkalde Europaudvalget til møde inden den 23. oktober. At give et mandat på det nuværende grundlag ville være en halsløs gerning.

Beskæftigelsesministeren svarede, at man også ville have kritiseret ham, hvis punktet var blevet behandlet for lukkede døre, og pointerede, at de fleste partier generelt er for transparens. Regeringen vidste ikke, hvordan forhandlingerne ville ende, og ministeren afslørede ikke statshemmeligheder. Han ville gerne give udvalget en orientering, når han havde talt med sin franske kollega. Orienteringen kunne foregå mundtligt og finde sted, umiddelbart inden han skulle afsted til Luxembourg, altså søndag den 22. oktober.

Formanden mindede om, at mandatet skulle gives samme dag. Hvis ordførerne og ministeren gerne ville mødes den kommende søndag for at få en orientering, var de velkomne til det.

Finn Sørensen forstod reglerne sådan, at det er udvalget, der bestemmer, om der gives mandat. Han bakkede op om Dansk Folkepartis anbefaling om at udskyde mandatgivningen, til der var et mere oplyst grundlag for stillingtagen. Hvis Enhedslisten blev tvunget til at tage stilling nu og her, ville den gå imod forhandlingsoplægget. Der var gode saglige grunde for at udskyde mandatgivningen: Man kendte ikke forhandlingssituationen, og udvalget havde ikke fået svar på spørgsmålet om f.eks. udstationeringsreglernes rækkevidde i forhold til international transport og cabotagekørsel. Ministeren havde svaret lidt forsigtigt, at de som udgangspunkt var gældende for cabotagekørsel. Hvad lå der formuleringen "som udgangspunkt"? I bemærkning 17 stod det klart og tydeligt, at udstationeringsreglerne gælder for cabotagekørsel, dvs. at det minimum, der ligger i udstationeringsdirektivet, vil gælde, når chauffører kører cabotagekørsel, fordi det så kan sidestilles med almindelig godskørsel i det værtsland, hvor de opholder sig med deres lastbil. Han ville gerne bede om et klart skriftligt svar.

Et andet spørgsmål var det fra Henning Hyllested, som ministeren selv henviste til skriftlig besvarelse, men som også var helt centralt for afklaringen: Hvad sker der, hvis man i modydelse for at få noget, som nogle mener, man har i forvejen, accepterer Visegradlandenes forslag om en grænse på helt op til 10 dage? Hvad ville konsekvenserne være af det på det danske transportmarked? Det skulle afklares, for det var en del af den pakke, som ministeren bad udvalget om at købe. Ministeren lovede nu at lægge afgørende vægt på, at udstationeringsreglerne ved cabotagekørsel skulle gælde fra dag 1. Til gengæld for det skulle man være parat til at acceptere Visegradlandenes forslag om 10 dage. Hvad var konsekvenserne af at acceptere det? Finn Sørensen kunne godt forstå, at ministeren var betænkelig ved forhandlingssituationen, for det var korrekt, at hvis et land som Frankrig skifter holdning, kan man ikke holde fast i det, man har, og det, som står i forordningerne, for så ville der være dannet et andet flertal for at lave om på det. Men det risikerede man

jo også med det mandat, som ministeren bad om, for gik på, at man ikke ville have, at der blev pillet ved cabotagekørsel – der skal udstationeringsreglerne gælde fra dag 1. Men det var der også andre synspunkter om i den kreds, man forhandlede med. Det var en kompliceret situation, så det var oplagt at udskyde mandatgivningen. Hvis ministeren ikke var villig til det, måtte de partier, der sad inde med nøglen til flertallet i det spørgsmål, melde ud.

Formanden præciserede, at det er helt normal procedure, at udvalgets medlemmer på et tidspunkt bliver spurgt om, hvem der er for, og hvem der er imod et forhandlingsoplæg. Det er klart, at hvis der ikke er et flertal for, får ministeren ikke sit mandat.

Henning Hyllested var bekymret over ministerens svar og mente, at det udgjorde en yderligere begrundelse for at afvente mandatgivningen. Hvis ministeren ikke var i stand til at definere international transport, var man på herrens mark, idet den første del af det forhandlingsoplæg, som ministeren søgte tilslutning til, netop gik på at åbne op for internationale transporter inden for en ramme på x antal dage – Kommissionen havde foreslået 3 dage, Visegradlandene 10 dage. Men en international transport er ikke bare grænseoverskridende, men også defineret ved, om den varer mere end 6 timer - eller i Visegradlandenes forslag over 24 timer. Idet han henviste til det eksempel, han havde givet tidligere, fremhævede han, at det altså ikke var ligegyldigt at kende definitionen på en international transport: Det kan være, at en transport ikke er at betegne som international, fordi den ikke varer mere end 6 timer, og i henhold til Visegradlandenes forslag om 24 timer er meget få transporter internationale. Kendte man ikke den præcise definition, kunne man ikke give mandat til at åbne op for yderligere internationale transporter – hvad det så end måtte være. Han bad ministeren om, at udvalget kunne vente med at tage stilling, så han kunne nå at afklare definitionen på en international transport – udover at den er grænseoverskridende.

Kenneth Kristensen Berth syntes ikke, at det var det rigtige tidspunkt at give mandat på. Han havde ikke lyst til at give ministeren mandat, for det gav nærmest garanti for, at situationen ville blive værre, end den var. Han opfordrede ministeren til at have is i maven og mødes med udvalget f.eks. den 22. oktober til en drøftelse af situationen. Hvis man havde givet mandatet en uge tidligere, da der var et spansk forslag på bordet, havde man gjort det på forkerte forudsætninger, idet der pludselig var kommet et forslag fra Visegradlandene, der var endnu værre end det spanske. Forhandlingssituationen havde altså i løbet af bare 1 uge ændret sig meget, og nu talte man om et rådsmøde, der skulle foregå 14 dage senere.

Peter Hummelgaard Thomsen spurgte, om det var korrekt forstået, at det reviderede forhandlingsoplæg på vej- og transportområdet dybest lagde op til, at regeringen ville sikre sig, at reglerne i så vidt udstrækning som muligt også var gældende i fremtiden?

Søren Søndergaard spurgte, om ministeren kunne garantere, at der ikke ville ske en forringelse af forholdene for Danmark, hvis han fik det mandat, han søgte.

Beskæftigelsesministeren sagde, at de mange mennesker, der fulgte debatten, måtte undre sig over, at han præsenterede forhandlingsoplægget allerede nu. Det var dog ikke op til ham at bestemme, hvornår der er efterårsferie, og det plejede også at være vigtigt for udvalget at få forelagt forhandlingsoplæg på et tidligt tidspunkt. Det var åbenbart ikke længere tilfældet. Han havde som en service tilbudt at give udvalget en orientering om samtalen med ministerens franske kollega, men der var Coreper-møde den kommende uge, og hvis ministeren ikke fik et supplerende mandat, kunne Danmark ikke deltage aktivt i forhandlingerne. Disse ville formentlig pågå helt frem til mødet og på selve mødet. Han mindede om, at han i sit forhandlingsoplæg havde sagt: "Skulle der komme regler ind om international transport, der ikke øger risikoen for social dumping i Danmark, kan regeringen være fleksibel. Regeringen kan under ingen omstændigheder leve med særregler om indenrigskørsel efter en international transport, der går videre end Kommissionens forslag i vejpakken". Det skyldtes regeringens opfattelse af, at Kommissionens forslag og vejpakken gav en bedre mulighed for håndhævelse – bl.a. fordi man der ville kunne bringe RUT-registreret i spil. Det var ikke et dårligt afsæt.

Ministeren kunne ikke give Søren Søndergaard en garanti, men sige, at han mente, at forhandlingsoplægget udgjorde et godt og solidt mandat, der både sikrer, at man kan være fleksibel og samtidig have indflydelse, og at regeringen ville kunne flytte sig uden at komme ud på sidelinjen.

Finn Sørensen havde spurgt om udstationeringsreglerne, hvortil ministeren havde svaret, at udstationering inden for vejtransport som udgangspunkt er omfattet af udstationeringsdirektivet. Han havde også sagt, at udstationeringsreglerne gælder for cabotagekørsel i Danmark. Det behøvede der dermed ikke at komme et skriftligt notat om.

Henvendt til Henning Hyllested sagde ministeren, at kernen i diskussionen var den definition, som Visegradlandene lagde op til. Ministeren var ikke klar over, hvad Visegradlandene så for sig med deres forslag, og han mente, at det gik i den forkerte retning. Han vidste ikke, hvad man ville nå frem til, og hvad et potentielt blokerende mindretal forhandlede om, men mente, at det fremgik tydeligt af hans forelæggelse, at han bad om, at der kunne være en fleksibilitet til, at man kunne give yderligere oplysninger. Kunne udvalget ikke give mandat, satte det klart Danmark i en dårlig situation.

Finn Sørensen gentog sit spørgsmål om, hvad der lå i "som udgangspunkt", for i den formulering lå der en fortolkning af, i hvilket omfang udstationeringsreglerne gælder for vejtransport. Den fortolkning kunne få en konsekvens i forhandlingerne, fordi nogle lande havde smidt en hel anden problemstilling ind i forhandlingerne om udstationeringsdirektivet, end man tidligere havde skullet forholde sig til. Finn Sørensen påpegede, at Henning Hyllested ikke havde fået svar på, hvad konsekvensen var af at give køb i forhold til længden på internationale transporter. Ikke engang konsekvenserne af Kommissionens forslag var belyst. Det forekom ham rimeligt, at udvalget fik mulighed for at få et bedre billede af konsekvenserne af at gå den vej, som regeringen foreslog. Hvis der ikke blev givet et andet mandat, gjaldt det mandat, som regeringen hele tiden havde haft i forhandlingerne om udstationeringsdirektivet. Det var man vel enige om?

Henning Hyllested var i tvivl om, om ministeren havde besvaret Peter Hummelgaards spørgsmål om, hvorvidt det mandat, som regeringen søgte opbakning til, i virkeligheden ville betyde, at man faldt tilbage på de gældende regler for cabotagekørsel. Han ville dog gerne understrege, at man netop ikke faldt tilbage på den gældende tilstand. Man gjorde det i forhold til, at udstationeringen var gældende fra dag et, men der var begrænsninger på cabotagekørsel, som der ikke var i vejpakken: 3 ture på 7 dage i dag, hvor der i vejpakken er fri cabotage i 5 dage. Samtidig stod man tilbage med det, som han heller ikke mente, at ministeren havde svaret klart på, nemlig at der ikke var en klar definition af en international transport. Kommissionens forslag betød, at for et lille land som Danmark ville kun få transporter tælle som international transport. Og forholdt man sig til de 24 timer og 10 dage, kunne man i de store lande køre international transport, uden at det var en international transport. Det forekom ham helt vanvittigt.

Peter Hummelgaard Thomsen spurgte, om regeringen ville have hænderne bundne i den kommende uges forhandlinger, hvis der ikke var et flertal for forhandlingsoplægget, og man skulle forhandle videre på det gamle mandat til udstationeringsdirektivet.

Beskæftigelsesministeren bekræftede, at regeringen ville være låst i forhandlingerne, idet den så ikke kunne forholde sig til det nye i forhandlingerne. Sidst udstationeringsdirektivet var på programmet, havde man jo ikke haft diskussionen om vejpakken. Han var med på, at det var en svær diskussion, og at man ikke kunne give alle svar, men diskussionen var kommet for at blive. Danmark ville blive sat i en endog meget trist situation, for man ville slet ikke kunne blande sig.

Til Finn Sørensen sagde ministeren, at det var korrekt, at det eksisterende mandat gjaldt, men at man så ikke havde mandat til det, der handlede om vejtransport. Ministeren var netop mødt op i udvalget med ønske om et supplerende mandat, da der var kommet noget nyt på banen, der ikke havde noget med udstationeringsdirektivet at gøre.

Beskæftigelsesministeren svarede Henning Hyllested, at han måske ikke havde forklaret det godt nok, men at regeringen lagde afgørende vægt på, at cabotagekørsel ikke kom ind i udstationeringsdirektivet. Han var med på den sontring, som Henning Hyllested lagde for dagen, og som ministeren selv syntes var svær: Hvis international transport kommer til Danmark, i hvilken karakter bliver det så. Ministeren kunne ikke give en endelig definition endnu, men det danske udgangspunkt var at sikre, at man ikke får åbnet en kæmpe ladeport, der gør, at hvis man kommer til Danmark som international transportør, har man et stort frit lejde. Ministeren var optaget af, at man kom i en situation, hvor man havde mulighed for at forhandle og påvirke det, der eventuelt måtte komme på bordet. Han var ked af, at han ikke kunne give den endelige opskrift i dag.

Peter Hummelgaard Thomsen bemærkede, at ingen havde ønsket sig sammenkoblingen mellem vejpakken og udstationeringsdirektivet, og han var enig med Enhedslisten i, at der var mange ubesvarede spørgsmål. Han kunne dog ikke leve med, at Danmark ville være

3. Europaudvalgsmøde 13/10 2017

bundet på hænder og fødder i den kommende uges forhandlinger, hvis man udskød mandatgivningen. Han bakkede derfor op om forhandlingsoplægget med de kommentarer, han havde givet undervejs.

Formanden konkluderede, at der ikke var et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Dansk Folkeparti og Enhedslisten havde ytret sig imod det.

Peter Hummelgaard Thomsen sagde, at han ikke kunne tage Socialistisk Folkeparti til indtægt for den måde, som diskussionen havde udfoldet sig, men at partiet i hvert fald inden mødet havde givet besked om, at de bakkede op om forhandlingsoplægget på grundlag af de bemærkninger, som han også selv var kommet med.

Formanden mindede om, at hvis et parti af den ene eller den anden årsag ikke kan være til stede på et møde, bakker det pr. automatik op om forhandlingsoplæggene.

4. Forordning 883

– Delvis generel indstilling

KOM (2016) 0815

Rådsmøde 3569 – bilag 2 (revideret samlenotat side 26)

KOM (2016) 0815 – bilag 13 (notat samt fællesbrev fra Tyskland, Østrig, Irland og Danmark til kommissær Marianne Thyssen)

KOM (2016) 0815 – bilag 12 (kommissionens svar på Folketingets udtalelse)

KOM (2016) 0815 – bilag 11 (kopi af svar på BEU alm. del spm. 323 om dagpenge)

KOM (2016) 0815 – bilag 9 (Folketingets udtalelse om forslag til forordning om koordinering af sociale sikringsordninger)

KOM (2016) 0815 – bilag 7 (kopi af BEU alm. del - svar på spm. 324 og 325 om udbetaling af dagpenge i EU-lande)

KOM (2016) 0815 – bilag 6 (kopi af BEU alm. del - svar på spm. 301 om, hvordan ministeriet fortolker Kommissionens forslag til revideret artikel 61)

KOM (2016) 0815 – bilag 5 (kopi af BEU alm. del - svar på spm. 224, 225, 227, 228, 229 og 231 om koordinering af sociale sikringsordninger)

KOM (2016) 0815 – bilag 1 (faktaark om koordinering af social sikring)

KOM (2016) 0815 - svar på spm. 1 om, hvorfor et stort flertal af medlemslande ved behandlingen af de tekniske ændringer af lovvalgsbestemmelserne har afvist forslaget om indsættelse af henvisning til udstationeringsdirektivet, fra beskæftigelsesministeren, kopi til udenrigsministeren

EU-note (16) – E 18 (note af 2/2-17)

EUU alm. del (16) – bilag 864 (udvalgsmødereferat side 1265, senest behandlet i EUU 9/6-17)

Beskæftigelsesministeren: EU-formandskabet ønsker at gøre status over forhandlingerne indtil nu. Denne del af forslaget svarer til, hvad jeg redegjorde for her i udvalget forud for rådsmødet i juni. Det estiske formandskab har således fortsat behandlingen af en række tekniske bestemmelser.

Forud for rådsmødet i marts redegjorde jeg i detaljer for regeringens holdning til hele forslaget. På det møde fik jeg bred opbakning til linjen her i udvalget.

Regeringen ønsker et EU, hvor folk kan søge derhen, hvor der er ledige job - ikke efter hvor der er sociale ydelser at få.

Reglerne skal være baseret på sund fornuft og rimelighed og være afbalancerede.

Det estiske EU-formandskab har som nævnt overtaget forhandlingerne fra det maltesiske formandskab ift. de ændringsforslag, der handler om:

- ligebehandling – herunder ikkeerhvervsaktives ret til sociale ydelser og
- lovvalgsregler.

3. Europaudvalgsmøde 13/10 2017

Disse dele af forslaget er ikke en del af regeringens særligt prioriterede områder. Og de har begrænset betydning for Danmark, som jeg redegjorde for i juni.

Det estiske formandskab behandler sideløbende Kommissionens ændringsforslag om familieydelse og ydelser ved langtidspleje.

Familieydelse er et af regeringens særligt prioriterede områder. De forventes dog tidligst at blive sat på dagsordenen til rådsmødet i december, og forhandlingerne om de emner er kun lige begyndt i rådsarbejdsgruppen.

Hvad angår de dele, som skal diskuteres på det kommende rådsmøde, kan dette sammenfattes under to overskrifter:

For det første lægges op til, at ikkeerhvervsaktive, mobile EU-borgere adgang til sociale sikringsydelser gøres betinget af lovligt ophold efter opholdsdirektivet. Dette er en udløber af en række tidligere EU-domme, som nu skrives ind i forordningen. Forslaget vil ikke have betydning for Danmark, da det allerede er en forudsætning i de danske regler om adgang til sociale ydelser, at man har lovligt ophold.

For det andet foreslås en række tekniske tilpasninger i forhold til det såkaldte lovvalg. Lovvalgsregler handler om, i hvilket land en person er socialt sikret ved udsendelse til arbejde i et andet land, eller når vedkommende arbejder i flere lande.

De tekniske ændringer betyder, at myndighederne kan efterprøve personers oplysninger om udsendelse og lovvalg med henblik på at forbygge svindel og snyd.

På det kommende rådsmøde skal vi ikke tage endeligt stilling til forslaget. De enkelte dele vil kunne tages op og behandles, indtil hele det samlede forslag skal vedtages. Det er min forventning, at der kan gå lang tid, før forhandlingerne af forordningen bevæger sig ind i den afsluttende fase.

Jeg vil gerne afslutningsvis benytte lejligheden til at nævne, at jeg for nylig til udvalgets orientering oversendte svar fra EU-kommissær for beskæftigelse, Marianne Thyssen, på det fælles brev fra Tyskland, Østrig, Irland og Danmark om indeksering af børnepenge.

Den sag er fortsat højt prioriteret. Vi afventer aktuelt regeringsdannelsen i Tyskland og det kommende valg i Østrig, inden jeg kan oplyse om de næste skridt i sagen.

3. Europaudvalgsmøde 13/10 2017

5. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

6. Siden sidst

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

Punkt 2. Samråd med transport-, bygnings- og boligministeren om mål for de ikke kvotebelagte sektorer

KOM (2016) 0482

EUU alm. del (17) – samrådsspørgsmål B

KOM (2016) 0482 – bilag 6 (faktaark)

EU-note (15) – E 56 (EU-note af 12/8-16)

Samrådsspørgsmål B

Stillet af Rasmus Nordqvist (LA)

På baggrund af regeringens skatteudspil "Sådan forlænger vi opsvinget", erhvervsudspil "Sammen om fremtidens virksomhed" og finanslovsudspil fra august 2017 bedes transport-, bygnings- og boligministeren redegøre for, hvordan ministeren inden for transportområdet vil sikre overholdelse af de foreslåede EU-reduktionsmål for de ikkekvotebelagte sektorer. Herunder bedes ministeren forholde sig til den mulighed, at det endelige resultat af forhandlingerne om kravene til de danske reduktionsmål risikerer at ligge tættere på 39 pct. end på 30 pct.

Rasmus Nordqvist begrundede spørgsmålet med, at regeringens tre udspil rakte langt ud i fremtiden og omfattede tiltag på transportområdet. Samtidig foregik der forhandlinger om EU-reduktionsmål for de ikkekvotebelagte sektorer, herunder transportområdet. Han ville derfor gerne vide, hvordan reduktionsmålene var indtænkt i de tre udspil.

Transportministeren: Først og fremmest er det regeringens politik, at løsningerne på klimaudfordringen skal findes internationalt. Klimaudfordringen er en global udfordring, som intet land kan løse alene. Når det er sagt, skal Danmarks udledning af drivhusgasser fortsat falde, hvorfor Danmark er parat til at påtage sig ambitiøse mål i klimapolitikken. Lad mig samtidig slå fast, at regeringen ikke opererer med flere klimapolitikker, dvs. en klimapolitik, der gælder særskilt for transportområdet, en klimapolitik for landbruget osv. Der er kun én klimapolitik. Klimapolitik sorterer som bekendt under energi-, forsynings- og klimaministeren. Dette faktum skal naturligvis ikke afholde Europaudvalget fra at spørge mig om, hvad regeringens klimapolitik så betyder for transportområdet.

Klimamål

Danmarks klimamål følger af EU's samlede mål om at reducere drivhusgasudledninger med mindst 40 pct. i 2030 i forhold til 1990. Europa-Kommissionen fremlagde i 2016 et forslag til fordeling af indsatsen i de ikkekvotebelagte sektorer. Det er som bekendt den del af EU's klimapolitik, som omfatter hovedparten af transportens CO₂-udledning. Forslaget er nu til forhandling. Danmark er i forslaget tildelt et reduktionsmål på 39 pct. i forhold til 2005 for de ikkekvotebelagte sektorer. Reduktionsmålet i forslaget indebærer årlige reduktionsforpligtelser, der indføres lineært fra 2021 til 2030.

Omkostningseffektiv klimapolitik

Danmarks klimapolitik bygger populært sagt på, at vi skal have mest muligt klima for pengene. Det har en række konsekvenser. For nærmere at forstå, hvad det betyder for transportsektoren, vil jeg gerne fremhæve tre forhold:

For det første anser vi det for positivt, at EU-Kommissionens forslag indeholder en række fleksibilitetsmekanismer, der kan bidrage til at sikre en omkostningseffektiv målopfyldelse, så vi kan få mest muligt klima for pengene.

For det andet arbejder vi sideløbende med de aktuelle forhandlinger for, at der kan vedtages omkostningseffektive fælleseuropæiske instrumenter uden konkurrenceforvridning. Det kan sikre incitamenter til at reducere udledningerne og fremme teknologiudviklingen inden for bl.a. transport og landbrug. Her er det vores vurdering, at kommende forslag om strammere CO₂-krav til lette køretøjer og forslag om at indføre CO₂-krav til nye tunge køretøjer er de væsentligste forestående EU-reguleringer.

For det tredje vil det ikke være foreneligt med en omkostningseffektiv klimapolitik at videre-sende EU's krav til Danmark direkte til hver af de ikkekvotebelagte sektorer. Hvis Danmark fortsat skal være et grønt foregangsland, er vi nødt til at vise verden, at vi kan føre en ambitiøs og intelligent klimapolitik, der kan forenes med vækst og beskæftigelse. Kan vi ikke det, er det ikke et eksempel, der er værd at følge.

Afslutningsvis vil jeg gerne summere op:

- Udledningen af drivhusgasser skal fortsat falde, og Danmark er parat til at påtage sig et ambitiøst 2030-mål for reduktion af udledninger uden for kvotesystemet.
- Regeringen er med energi-, forsynings- og klimaministeren for bordenden i gang med at udarbejde en omkostningseffektiv strategi for opfyldelse af Danmarks klimamål frem mod 2030.

Det er ikke givet på forhånd, at vi skal mindske udledningerne fra de enkelte sektorer med en bestemt andel. Som sagt har vi flere forskellige muligheder for at levere reduktioner til målopfyldelsen. Regeringen vil tegne mulighederne op i den kommende strategi.

Rasmus Nordqvist indvendte, at reduktionsmål ganske vist sættes internationalt, men at opgaven med at nå målene må løses nationalt. Selv om der kun var én klimapolitik, måtte Transportministeriet vel give bud på, hvordan opgaverne skulle implementeres, når det handler om omstilling af transportsektoren. Hvordan ville man konkret gribe de mål an, der er sat for reduktionen af transportens CO₂-udledning? Var disse mål ikke indtænkt i de ellers ret vidtrækkende udspil, regeringen havde fremlagt på skatteområdet, vækst- og erhvervsområdet og i forslaget til finanslov?

Transportministeren svarede, at regeringen ikke indtænkte klimamål i rene transportpolitiske sammenhænge, f.eks. når det gjaldt køer på motorvejene. Når der i finanslovsudspillet stod, at E20 skulle udbygges over Fyn, eller at VVM-undersøgelser skulle sættes i gang af E45 i Østjylland, begge dele med henblik på at komme den store trængsel til livs, så var det

ikke i en klimapolitisk sammenhæng. Det ville være grotesk at undlade at modarbejde trængsel på vejene ud fra en forestilling om, at det ville skabe bedre transportmuligheder og derfor føre til øget CO₂-udledning. Bilkøerne måtte gerne bekæmpes, uden at man indtænkte en klimapolitik, og man måtte separat i en klimapolitisk sammenhæng tage hånd om reduktionsmålene. Ministeren var enig med Rasmus Nordqvist i, at løsningerne på EU's reduktionsmål skulle findes nationalt, og energi-, klima- og forsyningsministeren arbejdede på at finde de bedst mulige løsninger. Det var ikke i første omgang transportministerens opgave at finde ud af, hvordan man kunne mindske udledningen med 39 pct. i transportsektoren, for det kunne være, at man kunne reducere tilsvarende andre steder på måder, som var billigere for det danske samfund. Han var åben over for den mulighed, at det kunne ende med yderligere reduktioner i transportsektoren, hvis regeringen endte med at vurdere, at det var den mest hensigtsmæssige løsning. Heldigvis kunne man indhente CO₂-mål ved teknologiske løsninger – f.eks. blev batterier på elbiler stadig billigere, og det var kun være et spørgsmål om få år, før elbilen kunne konkurrere med den konventionelle bil uden statsstøtte. Når CO₂-udledningen faldt, uden at det skete på grund af regeringens initiativer, skulle man tage imod det med kyshånd. Transportministeren bød bestemt ind med synspunkter og udveksling af information i regeringens interne drøftelser, og på et tidspunkt ville der komme et samlet udspil fra energi-, forsynings- og klimaministerne.

Rasmus Nordqvist svarede, at han havde indkaldt til samrådet, fordi regeringen var kommet både med skatteudspil, erhvervsudspil og finanslovsudspil, som rakte langt ud i fremtiden. Derfor var det naturligt at spørge, om reduktionsmålene var indtænkt i transportpolitikken. Han mente, at det i sidste ende ville blive dyrt med en silotænkning, hvor man helt adskiller transportpolitikken fra klimapolitikken. I andre europæiske lande så man en anden udvikling – senest havde også Slovenien besluttet et stop for salg af diesel- og benzindrevne biler i 2030. I Danmark betød regeringens udspil, at der ville komme en stigning i CO₂-udslippet, selv om man senere skulle i gang med reduktioner. Det var bekymrende. Var grunden til manglen på handling, at transportministeren i stedet kæmpede for fleksibilitetsmekanismer, der ville gøre det muligt at ignorere reduktionsmålene?

Christian Poll havde som landbrugsordfører en klar fornemmelse af, at landbrugs- og miljøministeren kæmpede for, at landbruget ikke skulle underlægges for hårde krav, og at man ikke ville nå de 39 pct. reduktioner på landbrugsområdet, og det betød vel, at man skulle nå tilsvarende mere i de andre sektorer. Han kunne forstå, at transportsektoren heller ikke skulle skære med 39 pct. – så var der bygningerne tilbage som ikkekvotebelagt sektor.

Transportministeren svarede, at regeringen endnu ikke har udformet en politik om, hvordan reduktionen skal være på de enkelte ikkekvotebelagte sektorer. Der var dog en ambition om at nå de reduktionsmål, som Danmark var blevet pålagt i EU, nemlig 39 pct. siden 2005 i de ikkekvotebetale sektorer. Han gentog, at energi, forsynings- og klimaministerne ville komme med et samlet udspil, men blot fordi det ikke var præsenteret endnu, betød det ikke, at transportministeren ville lade være med at bekæmpe trængsel på vejene. Man måtte respektere ministeriernes arbejdsdeling, og transportministeren kunne ikke svare på spørgsmål uden for sit ressort.

Rasmus Nordqvist forsikrede ministeren om, at klimaministeren blev spurgt rigeligt om reduktionsplanerne. Men transportområdet skulle jo netop holde for, når det gjaldt CO₂-reduktioner. Skulle man forstå det sådan, at regeringen havde taget stilling til f.eks. udvidelser af motorveje, billigere brotakster og nedskæringer hos DSB helt uden at indtænke konsekvenser for klimamålene? Var regeringens politik så ukoordineret, var det bekymrende.

Transportministeren mente, at kravet om helhedstækning kunne gå for vidt inden for det enkelte ressort. Skulle man så også indtænke, når man fjerner kontanthjælpsloftet, at folk med højere indkomster spiser mere kød, som igen fører til mere CO₂? Mens man ventede på energi-, forsynings- og klimaministerens udspil for de ikkekvotebelagte sektorer, ville transportministeren tillade sig at forsøge at løse trængselsproblemerne.

Rasmus Nordqvist var klar over, at en minister løser forskellige opgaver inden for sit ressort. Spørgsmålet gik på, hvor meget der samtænkes forud for nye transportpolitiske tiltag, og transportministeren kunne bare svare klart, at der ikke blev samtænkt, fordi løsningerne på, hvordan reduktionsmålene skulle opfyldes, ville komme senere.

Transportministeren svarede, at der bestemt foregik samtækning i regeringens. Energi-, forsynings- og klimaministerens plan ville bl.a. bygge på Transportministeriets forventninger til, hvordan trafikken ville udvikle sig i fremtiden, og de forventninger er påvirket af de enkelte beslutninger.

Rasmus Nordqvist tolkede svaret sådan, at regeringen ikke havde indtænkt klimapåvirkningen og reduktionsmålene ind i transportpolitiske tiltag, f.eks. om billigere brotakster.

Transportministeren svarede, at regeringen havde indtænkt dem. Man regnede med et marginalt øget CO₂-udslip som resultat af de nævnte tiltag i det forestående klimaudspil. I øvrigt mindede han om, at reduktionsmålenes udgangspunkt var 2005, altså lang tid før udvidelsen af motorvejene og sænkningen af taksterne over Storebælt.

Christian Poll mente, at der var en ny situation i verden. Det var efterhånden en del år siden, at Nicholas Stern i en rapport havde påvist, at det bliver dyrere, jo længere man venter med at gøre noget ved klimaproblemerne. I 2015 skabte Parisaftalen en ny ramme for, hvordan politiske tiltag skal tænkes og gennemføres. Derfor fandt han det overraskende, at regeringen ikke fra starten fremlagde konsekvenserne for CO₂-udledningen, men først svarede, når den blev spurgt om det officielt i Folketinget. Var det ikke vejen frem mod en ny åbenhed, hvis man fremover fremlagde konsekvenserne fra start?

Transportministeren slog fast, at ministre giver svar, når der bliver spurgt, og dermed måtte problemet være løst.

Rasmus Nordqvist mente, at han havde fået et meget tydeligt svar på, at regeringen tager beslutninger uden at indtænke klimakonsekvenserne. Han fandt det chokerende, når nu det så ud til, at andelen af fossil energi i transportsektoren ville gå fra blot 95 til 92 pct., hvis der

3. Europaudvalgsmøde 13/10 2017

ikke blev handlet yderligere. Havde man tænkt sig at udnytte de nævnte fleksibilitetsmekanismer, sådan at man ikke behøvede få procentdelen af transportsektorens energiforbrug længere ned end fra de 95 til 92 pct.?

Ministeren henviste spørgsmålet til energi-, forsynings- og klimaministeren.

Mødet sluttede kl. 13.56