

## Europaudvalget

FOLKETINGET



### REFERAT

#### AF 32. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: fredag den 25. maj 2018  
Tidspunkt: kl. 11.00  
Sted: vær. 2-133

Til stede: Erik Christensen (S), formand, Kenneth Kristensen Berth (DF), næstformand, Claus Kvist Hansen (DF), Erling Bonnesen (V), Lars Aslan Rasmussen (S), Søren Søndergaard (EL), Henning Hyllested (EL), Rasmus Nordqvist (ALT), Zenia Stampe (RV) og Holger K. Nielsen (SF).

Desuden deltog: Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde Eva Kjer Hansen, erhvervsminister Brian Mikkelsen, uddannelses- og forskningsminister Tommy Ahlers, transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen og miljø- og fødevarerminister Jakob Ellemann-Jensen.

#### **Punkt 1. Rådsmøde nr. 3621 (udenrigsanliggender) den 28. maj 2018**

EUU alm. del (17) – bilag 684 (kommenteret dagsorden)

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** forelagde dette punkt på vegne af udenrigsministeren.

##### **1. Demokratiske Republik Congo (DRC)**

– *Politisk drøftelse*

Rådsmøde 3621 – bilag 1 (samlentotat side 2)

EUU alm. del (16) – bilag 334 (udvalgsmødereferat side 466,  
senest omtalt i EEU 9/12-16)

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

##### **2. Venezuela**

– *Politisk drøftelse/Rådskonklusioner*

Rådsmøde 3621 – bilag 1 (samlentotat side 4)

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde:** Det såkaldte valg, der blev afholdt den 20. maj i år, understregede blot, at styret i Venezuela fortsætter sin underminering af landets demokratiske institutioner. Fra regeringens side bakker vi op om, at EU øger sit pres på det venezuelanske styre for at skifte kurs. Såfremt der er opbakning til det, vil vi støtte en udvidelse af EU's eksisterende sanktionsspor imod Venezuelas styre.

**Kenneth Kristensen Berth** mente, at man kunne have forudsagt, hvordan det ville ende, da den venezuelanske befolkning valgte Hugo Chávez i sin tid, som så blev efterfulgt af Maduro. Hvorfor havde EU valgt at undtage præsident Maduro fra sanktionerne, som i

stedet var målrettet andre af regimets højtstående personer? Man havde i noget, der lignede en lottotrækning, udpeget landets justitsminister, præsidenten for landets højesteret og formanden for det nationale valgråd som tre højtstående personer, der blev forbudt indrejse i Europa. Men hvis man skulle komme nogen vegne ved at forbyde højt rangerende folk indrejse, måtte man vel inkludere den øverste. Der måtte være en begrundelse for, at Maduro ikke var inkluderet.

**Rasmus Nordqvist** ville gerne have sat flere ord på, hvad man mente med en udvidelse af sanktionssporet.

**Lars Aslan Rasmussen** havde samme spørgsmål som Rasmus Nordqvist og ville desuden gerne vide, om Danmark ville bakke op om sanktionerne, ligegyldigt hvad de kom til at bestå i.

**Søren Søndergaard** understregede, at der i hans sind ingen støtte var til det regime, som havde formøbet alle muligheder for at udnytte Venezuelas ressourcer til gavn for befolkningen. Men hvad var årsagen til, at EU havde valgt ikke at sende valgobservatører, når nu CEELA, det latinamerikanske råd af valgekspertter, der samarbejder med Organisationen af Amerikanske Stater (OAS), havde valgt at sende observatører. Også den tidligere spanske premierminister Zapatero var taget til Venezuela for at overvåge valget. Det ville have været virkningsfuldt, hvis EU kunne have udarbejdet en kritisk observationsrapport, som yderligere dokumenterede problemerne.

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** svarede Kenneth Kristensen Berth, at Maduro var undtaget, fordi der i EU-kredsen endnu ikke havde vist sig enighed om at inkludere ham.

Til Rasmus Nordqvist og Lars Aslan Rasmussen sagde hun, at karakteren af eventuelle yderligere sanktioner var et spørgsmål om, hvad landene kunne blive enige om, men at det sandsynligvis ville dreje sig om personrelaterede sanktioner. Hvis der var udsigt til flertal for dem, ville Danmark bakke op. Det kunne forventes, at der som minimum ville være opbakning til de gældende sanktioner.

Svaret til Søren Søndergaard lød, at det var vurderingen, at Venezuela ikke levede op til de demokratiske minimumsstandarder for, at EU kunne sende valgobservatører. Der var en risiko for, at observatører ville kunne få valget til at fremstå troværdigt.

**Søren Søndergaard** kunne forstå, at det for nogle valgs vedkommende på forhånd er klart, at standarderne er så lave, at det ikke gav mening at sende observatører. Men regeringen er ikke bare med i EU-kredsen, men også i OSCE og i Europarådet, som havde sendt observatører til valget i Rusland. Betød det så, at regeringen vurderede, at Rusland levede op til standarderne, selv om oppositionspersoner var blevet fængslet og nægtet at stille op, og selv om der var forbud mod demonstrationer og fandt en generel undertrykkelse af ytringsfriheden sted?

**NOT** **Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** ville oversende en skriftlig redegørelse for, hvori minimumsstandarderne for at sende valgobservatører generelt består, og hvorfor det havde været vurderet, at Venezuela ikke levede op til dem.

**Søren Søndergaard** hilste redegørelsen velkommen, for han kendte ikke standarderne. Når det havde stået så klart for regeringen, at valget i Venezuela på forhånd ikke ville leve op til kriterierne for valgobservatører, hvad var så regeringens holdning til forholdene i Tyrkiet, hvor der skulle være valg den 24. juni? Her forhindrede en undtagelsestilstand oppositionen i at virke, den ene avis efter den anden var blevet lukket, hundredtusindvis var blevet fængslet eller afskediget. Tyrkiet var det land med flest journalister i fængsel, og mange oppositionelle, herunder partilederen Selahattin Demirtaş, sad fængslet på andet år uden domsafsigelse. Alligevel var OSCE og Europarådet i gang med at udpege observatører til det tyrkiske valg. På hvilke punkter levede Tyrkiet op til minimumsstandarderne, når Venezuela ikke gjorde det? Hvis regeringen mente, at Tyrkiet ikke gjorde det, var tidspunktet at sige det på vel nu.

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** var helt enig med Søren Søndergaard i beskrivelsen af situationen i de forskellige lande. Det havde været vurderingen forud for valget i Venezuela, at tilstedeværelsen af valgobservatører risikerede at signalere, at tingene var i orden. I andre valgsituationer kunne man vurdere, at der alligevel burde observatører af sted for at højne gennemsigtigheden. Om man skulle sende observatører af sted, ville altid bero på en vurdering af den konkrete situation.

**Søren Søndergaard** håbede, at den konkrete vurdering af Tyrkiet ikke gik ud på, at der er højere til loftet for NATO-medlemmer. Kriterierne må være nogenlunde objektive og gælde på samme måde for alle lande, og er der politiske vurderinger, der gør, at man handler anderledes i forhold til visse lande, så må man fremlægge dem. Der havde ingen indsigelser været mod at sende observatører til Rusland, hvor enhver seriøs iagttager ville konkludere, at valget ikke ville leve op til acceptable standarder, bl.a. fordi en lang række kandidater sad i fængsel og var forhindret i at stille op. I Tyrkiet gjorde undtagelsestilstanden, at oppositionen ikke kunne føre kampagne, ligesom titusindvis af aktivister fra oppositionen sad i fængsel, inklusive spidskandidaten fra partiet HDP.

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** svarede, at undertrykkelse af menneskerettighederne altid er et problem og bør give anledning til kritik. Det havde det også gjort i Tyrkiets tilfælde, og EU havde kritiseret det seneste valg i landet. Søren Søndergaard havde ret i sin kritik af, hvad der foregik i landet. Men der ville altid være tale om en afvejning af, hvad man vandt mest ved i den konkrete situation – om man bedst kunne fremme demokratiet ved at blive væk eller deltage.

**3. Forslag til rådsbeslutning, der bemyndiger EU-Kommissionen til at åbne forhandlinger om en ny partnerskabsaftale mellem EU og lande i Afrika, Vestindien og Stillehavet**

– *Politisk drøftelse*

KOM (2017) 0763

Rådsmøde 3621 – bilag 1 (samlenotat side 6)

EUU alm. del (17) – bilag 600 (udvalgsmødereferat side 745 FO,

forhandlingsoplæg forelagt EUU 16/3-18)

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde:** Udviklingsministrene tilsluttede sig i tirsdags et kompromis i spørgsmålet om, hvorvidt Post-Cotonouaftalen skal være åben eller have en slutdato. Resultatet blev, at man sigter mod en slutdato efter 20 år, der umiddelbart forlænges med 5 år, hvis parterne ikke inden udløb har truffet en anden beslutning.

Eneste udestående var herefter migration, hvor et enkelt medlemsland fortsat stod fast på sit krav om, at man ikke skal skelne mellem regulær og irregulær migration, at partnerlandene skal sikre deres grænser, og at migrationsstrømme i det hele taget skal stoppes. Disse krav er siden Kommissionens mellemkomst søgt opblødt i et nyt kompromisforslag, som blev drøftet i går, uden at der blev opnået enighed, idet flertallet ønskede at tage afsæt i formandskabets kompromistekst, der havde opbakning fra 27 medlemslande.

Hvorvidt der kan skabes grundlag for et kompromis, som tilgodeser alle parter frem mod det kommende rådsmøde er uvist. Skulle det være tilfældet, har regeringen til hensigt at give sin tilslutning hertil.

**4. Iran**

– *Politisk drøftelse*

Rådsmøde 3621 – bilag 1 (samlenotat side 10)

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde:** Endelig vil jeg nævne atomaftalen med Iran (JCPoA), i lyset af at præsident Trump den 8. maj valgte at trække USA ud af denne aftale.

Den amerikanske beslutning ændrer ikke på regeringens holdning til aftalen. Sammen med et samlet EU bakker vi fortsat fuldt op om atomaftalen, så længe Det Internationale Atomenergiagentur (IAEA) kan verificere, at Iran efterlever den. Aftalen er central for vores sikkerhed og for den bredere ikkespredningsdagsorden, fordi vi med aftalen netop har mulighed for at kontrollere og monitorere Irans nukleare aktiviteter.

Når det er sagt, er vi naturligvis ikke naive. Vi deler grundlæggende mange af USA's bekymringer. Irans destabiliserende regionale adfærd og ballistiske missilprogram er foruroligende. Men disse emner bør drøftes uden for rammerne af atomaftalen. Og det bliver de allerede. Så sent som den 4. maj afholdt EU's udenrigsrepræsentant sammen med Stor-

britannien, Tyskland, Frankrig og Italien politiske konsultationer med Iran om regionale spørgsmål. På dette møde var der særligt fokus på den politiske og humanitære situation i Yemen, og drøftelserne vurderes at have været konstruktive.

Der er fortsat mange ubesvarede spørgsmål i forlængelse af den amerikanske beslutning om udtrædelse af atomaftalen, selv om udenrigsminister Pompeo i en tale den 21. maj løftede noget af sløret for de fremadrettede amerikanske prioriteter.

Blandt andet præsenterede Pompeo en 12-punktsplan over emner, som Iran skal efterleve, såfremt USA skal indgå i forhandlinger om en ny aftale. Samlet set er der tale om en markant stramning af den amerikanske linje over for Iran ud fra den antagelse, at et øget pres kan tvinge styret i Teheran tilbage til forhandlingsbordet igen.

Fra europæisk side er det omvendt blevet understreget, at atomaftalen er resultatet af over et årtis forhandlinger og på nuværende tidspunkt den bedste garanti for, at Iran ikke udvikler atomvåben. Jeg har dog noteret mig, at Pompeo inviterede allierede, herunder europæiske partnere, til at fortsætte dialogen om Iran. Det er min klare forventning, at vi fra europæisk hold vil tage imod dette tilbud, herunder i forhold til Irans atomrelaterede aktiviteter, den destabiliserende regionale adfærd og det ballistiske missilprogram.

Den amerikanske beslutning forventes at få negative økonomiske konsekvenser for danske og europæiske virksomheder. Det skyldes, at amerikanerne også vil genindføre en lang række sanktioner, som blev løftet, da atomaftalen blev indgået, og at disse amerikanske sanktioner har ekstraterritorial virkning. Europæiske virksomheder vil således kunne risikere, at sanktionerne bliver gjort gældende over for dem, hvis de forsat gør forretninger i Iran, der er omfattet af de amerikanske sanktioners anvendelsesområde.

På rådsmødet forventes en drøftelse af den europæiske håndtering af de amerikanske sanktioner. Jeg forventer, at fokus vil være på beskyttelse af europæiske investeringer og handelsrelationer og fastholdelse af det økonomiske engagement med Iran. Drøftelsen vil bygge videre på møder afholdt mellem EU3, EU's fælles udenrigstjeneste og Iran på udenrigsministerniveau samt EU-stats- og regeringschefernes middagsdrøftelse i Leaders' Agenda-formatet. På begge møder blev det diskuteret, hvordan man kan afbøde effekterne af de amerikanske sanktioner med ekstraterritorial effekt.

Kommissionen arbejder på at igangsætte en række tiltag for at beskytte europæiske virksomheder mod de genindførte amerikanske sanktioner, herunder opdatering af EU's såkaldte blocking statute. Bestemmelserne i den vil bl.a. kunne forhindre gennemførelse af retshandlinger i EU på baggrund af de genindførte amerikanske sanktioner, ligesom de vil kunne forbyde europæiske virksomheder at overholde de ekstraterritoriale virkninger af de amerikanske sanktioner og vil kunne give europæiske virksomheder mulighed for at opnå erstatning, hvis de måtte blive ramt af de amerikanske sanktioner. Kommissionen ventes primo juni at vedtage en delegeret retsakt på baggrund af denne blocking statute, som medlemsstaterne og EU-Parlamentet vil have to måneder til at gøre indsigelser imod. Det er forventningen, at den delegerede retsakt skal træde i kraft før genindførel-

sen af dele af de amerikanske sanktioner og senest den 5. august. Samtidig har Kommissionen igangsat den formelle proces, der vil gøre det muligt for Den Europæiske Investeringsbank at støtte EU's investeringer i Iran.

Fra dansk side vil vi lægge vægt på, at EU fastholder støtten til atomaftalen, så længe IAEA verificerer Irans efterlevelse, og at der parallelt arbejdes på at adressere bekymringerne over Irans destabiliserende regionale rolle og landets ballistiske missilprogram uden for rammerne af JCPoA.

Derudover vil regeringen understrege behovet for, at man fra EU's side forsat arbejder for at beskytte europæiske virksomheder fra u hensigtsmæssige konsekvenser af de amerikanske sanktioner, og at EU går samlet i dialog med USA for at afklare implikationerne af genindførelsen af de amerikanske eksterritoriale sanktioner. Jeg forventer, at der i EU-kredsen vil være bred enighed om disse synspunkter.

**Kenneth Kristensen Berth** forstod behovet for at fastholde atomaftalen, selv om han ikke selv syntes, det var en god idé. Men det virkede, som om at EU nærmest havde valgt at træde ind på Irans side i konflikten. Det ville han gerne advare alvorligt imod. Ét var, at det var tvivlsomt, om man kunne stole på mullaherne; noget andet var, om det var hensigtsmæssigt at tage parti for et modbydeligt regime, der havde undertrykt sin befolkning skånselsløst siden 1979. Man kunne diskutere, om atomaftalen var god – men ikke, om det iranske regime var et positivt tilskud til verden.

Var det regeringens opfattelse, at tiden var til at pumpe flere penge i det iranske regime? Det gjorde man, når man forsøgte at sætte de amerikanske sanktioner skakmat ved selv at øge aktiviteten over for Iran og dermed forlænge præstestyrets levetid.

EU var landet i et trist selskab nu, hvor USA havde trukket sig fra aftalen, nemlig sammen med Rusland, Kina og Iran. Problemet var, at de tre lande er tættere allieret med hinanden, end EU er det med nogen af de tre andre.

**Rasmus Nordqvist** mente, at det var positivt, at EU havde en fælles holdning. Men Iran havde i ugens løb været ude med nye markante meldinger om, hvad der skal til for, at EU efter Irans mening lever op til aftalen. Blandt meget andet krævede iranerne, at EU skal aftage den olie, landet ellers ikke kan få solgt, og at EU ikke må stille nye krav. Hvordan forholdt EU sig til det? Lod man det bare gå ubemærket hen?

**Søren Søndergaard** mente, at det var svært at diskutere Iran uden at medtage landets interne styrkeforhold i diskussionen. Det var relevant for aftalens levedygtighed, hvilke fraktioner der kæmpede mod hinanden, og hvordan det ene eller det andet skridt ville påvirke styrkeforholdene mellem moderate og konservative kræfter.

EU overvejede at indføre sanktioner på grund af bl.a. landets ballistiske missilprogram og dets destabiliserende aktiviteter i regionen. Det skulle være uden for rammerne af atomaftalen, som EU til gengæld ville overholde. Det var logisk nok, men var den strategi rea-

listisk? En lang række store selskaber, herunder Mærsk og det franske olieselskab Total, havde allerede trukket sig ud af Iran. Det kunne EU umuligt kompensere for, også fordi det var virksomhedernes eget valg, og det var svært at fastsætte, hvor stor en indtægt Iran mistede derved. Var det ikke en forudsigelig konsekvens, at Iran til sidst ville fravige aftalen og opruste på det nukleare område, når de kunne se, at den aftale, de havde indgået, ikke gav dem fordele længere?

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** medgav, at situationen var vanskelig, og det var relevant at spørge, om strategien var realistisk. Men atomaftalen var vigtig, fordi den også handlede om Europas sikkerhed. EU måtte give det en chance. Iran ville sandsynligvis gå langt for at bevare atomaftalen, da en bred genindførelse af sanktionerne ville få en lammende effekt på landets økonomi. Det var positivt, at Iran havde signaleret, at de ønskede at blive i aftalen, hvis man kunne finde løsninger på en række punkter, og udenrigsminister Sharif havde allerede mødtes med kollegerne fra EU og EU-3 den 5. maj. Irans opførsel i regionen var problematisk, men regeringen ville alligevel arbejde for at fastholde atomaftalen, i håb om at den kunne skabe en positiv udvikling i landet og styrke de moderate kræfter.

**Holger K. Nielsen** mente, at aftalen stod og faldt med, om sanktionerne blev ophævet eller i det mindste lempet. Landets banksektor havde store problemer. Man kunne ikke styre de store europæiske virksomheders egen gøren og laden, men USA's sanktionspolitik ramte virksomhederne, og det kom de facto til at ramme EU. Det ville undergrave aftalen. EU kunne endda selv være med til at undergrave den, fordi landene ikke havde noget valg. Hvad ville USA egentlig, og havde EU et svar på konsekvenserne af USA's nye linje?

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** svarede, at regeringen og EU hele tiden havde delt de amerikanske bekymringer over Irans regionale adfærd og det ballistiske missilprogram, men de bekymringer kunne bedst håndteres uden for rammerne af aftalen. EU-3 og Italien påbegyndte allerede inden den amerikanske beslutning en konstruktiv dialog med Iran og andre nøgleaktører i regionen, og man agtede at fortsætte den dialog.

Det er et godt spørgsmål, hvad USA egentlig ville. Udenrigsminister Pompeo havde fremlagt en 12-punktsplan, hvor han bl.a. ønskede en aftale, hvor atomspørgsmålet ikke isoleres fra de øvrige bekymringer. Det var en markant stramning og måtte tages som udtryk for, at USA ønskede at lægge et stort politisk og økonomisk pres for at få Iran til forhandlingsbordet. USA havde en overordnet plan, men det stod ikke klart, hvordan den skulle udmøntes, og EU var bekymret over den nye strategi. Der var ganske rigtigt en risiko for, at de amerikanske sanktioner ville ramme europæiske virksomheder. Landene var i gang med at drøfte, hvordan det skulle håndteres.

**Rasmus Nordqvist** spurgte, om Iran og EU var blevet enige om noget på mødet den 5. maj, herunder hvorvidt EU var gået ind på de nye krav, Iran havde fremsat. Det var voldsomt, hvis EU pludselig skulle kompensere for Irans tab af olieindtægter. Var det bare

bulder i New York Times, eller havde det reelt været på bordet? Der måtte være grænser for, hvad EU kunne leve op til af nye krav.

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** svarede, at formålet med mødet den 5. maj var at identificere de iranske behov og præferencer. EU havde endnu behov for at blive klogere. Blandt de ting, der skulle ses på, var bank-overførsler til Teheran og investeringer i landet. Der var stadig tale om et tidligt tidspunkt i dialogen, men regeringen ville vende tilbage, når der var mere at sige.

## 5. Eventuelt

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde:** Et Malaysian Airlines fly – MH17 – blev skudt ned over det østlige Ukraine i juli 2014. 298 personer mistede livet, herunder næsten 200 hollandske statsborgere. Et fælles efterforskningshold har siden arbejdet på at fastlægge, hvad der skete, og hvem der var ansvarlige for nedskydningen. Efterforskningsholdet oplyste i går på en pressekonference, at det nu er klart, at det missil, som blev anvendt til nedskydningen, tilhørte den russiske hær. På den baggrund ventes der vedtaget konklusioner på rådsmødet for at udtrykke solidaritet med ofrene og deres familier og understrege vigtigheden af, at de ansvarlige drages til ansvar. Vi er fra dansk side parate til at støtte sådanne konklusioner.

På rådsmødet vil der også være en frokostdrøftelse i lyset af de seneste uroligheder i Gaza som følge af bl.a. den amerikanske ambassadeflytning til Jerusalem.

**Rasmus Nordqvist** spurgte, hvad regeringen havde tænkt sig at sige på mødet vedrørende Gaza. Ville man kræve en uafhængig international undersøgelse af den israelske hærs adfærd?

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** svarede, at regeringen var meget bekymret over den tilspidsede situation mellem Gaza og Israel. Det var en sørgelig understregning af, hvor langt man var fra målet om en fredeligt forhandlet tostatsløsning. Fra dansk side havde regeringen opfordret Israel til at foretage undersøgelser, der kunne afdække forløbet, herunder belysningen af Hamas' rolle i urolighederne og proportionaliteten i den israelske reaktion. FN's Menneskerettighedsråd havde nedsat en international undersøgelseskommission, der skulle undersøge, om der havde fundet krænkelser af menneskerettighederne sted i forbindelse med urolighederne. EU måtte forholde sig til resultaterne, når de forelå. Regeringens linje er, at Israel har ret til at leve i fred og sikkerhed, herunder beskytte sine grænser, at palæstinenserne har ret til en stat som led i en forhandlet tostatsløsning, og at brugen af magt i alle tilfælde skal udøves med proportionalitet. Regeringen ville vende tilbage, når undersøgelsens resultat blev kendt.

**Rasmus Nordqvist** havde gerne set, at regeringen havde fordømt de drab, der havde fundet sted. Havde Danmark aktivt bakket op om FN's menneskerettighedsundersøgelse,



eller havde man bare taget til efterretning, at den foregik? Og mente regeringen, at man havde bedt Israel undersøge sig selv og sin egen hær, eller havde man fra dansk side opfordret til en international uafhængig undersøgelse af overgrebene på grænsen? Ud over Israels ret til at leve i fred var der også retten til at forsamle sig og demonstrere, som er en grundlæggende rettighed. Man kunne ikke sætte Israel selv til at undersøge de skarpe skud, der var blevet løsnet ved grænsen til Gaza.

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** svarede, at regeringen ikke havde insisteret på, at Israels egen undersøgelse skulle erstattes af en international, simpelthen fordi det ville ikke blive accepteret fra Israels side. Men regeringen havde opfordret Israel til selv at foretage en undersøgelse, og regeringen bakkede op om FN's internationale undersøgelseskommission. Når undersøgelserne var foretaget, ville regeringen vende tilbage.

**Søren Søndergaard** spurgte, hvad årsagen var til, at en lang række aktuelle sager ikke var på dagsordenen. Hvorfor var Rusland f.eks. ikke på dagsordenen? Forholdet mellem EU og Rusland havde lige gennemgået en kæmpe krise, og alle var enige om, at man måtte have en mere langsigtet strategi over for Rusland. Var det fordi det var op til regeringslederne alene? Et andet aktuelt emne var Tyrkiet, hvor der lige var udskrevet valg. Regnede man Venezuela for vigtigere end Tyrkiet, og blev Venezuelas valg dermed det eneste valg på dagsordenen?

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** svarede, at landene ikke kunne behandle de samme emner på hvert møde. Der var ikke tale om, at Rusland var nedprioriteret, men at der havde været brugt tid på Rusland på seneste møde. Nu var der behov for at vende andre emner.

**Søren Søndergaard** indvendte, at udgangspunktet var, at den danske regering og EU havde ført en meget hård linje over for Rusland på grund af oplysninger fra Storbritannien om, at Rusland stod bag giftangrebet i Salisbury. Man udviste en række diplomater, og det var blevet fulgt af en endnu hårdere russisk gengældelse. Da Enhedslisten havde spurgt, hvad perspektivet var, havde svaret lydt, at det ville blive diskuteret. Hvis ikke på det kommende møde, hvornår så? Hvornår ville EU og regeringen udvikle en egentlig strategi over for Rusland i stedet for at forfalde til ren symbolpolitik, hvor man bagefter fortsætter, som om intet var hændt?

**Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde** svarede, at Rusland havde været på dagsordenen på mødet i april og igen ville komme på dagsordenen på DER-rådsmødet i juni. Det var et spørgsmål om relevant timing.

## 6. Siden sidst

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

**FO Punkt 2. Rådsmøde nr. 3620 (konkurrenceevne) den 28.-29. maj 2018**

EUU alm. del (17) – bilag 684 (kommenteret dagsorden)

EUU alm. del (17) – bilag 685 (supplerende kommenteret dagsorden vedrørende punkt 3)

**Erhvervsministeren** ville begynde med at forelægge Kommissionens forslag til forordning om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Den Europæiske Union. Sagen ville blive forelagt til tidligt forhandlingsoplæg.

Herefter ville han forelægge dagsordenen for rådsmødet for konkurrenceevne den 28. maj. Et af de større punkter på dagsordenen var forslaget til forordning om gensidig anerkendelse af varer, der er lovligt markedsført i en anden medlemsstat. Denne sag ville blive forelagt til forhandlingsoplæg.

De øvrige sager på dagsordenen ville blive forelagt til orientering.

**Indre marked – industri**

**FO 1. Forslag til forordning om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Den Europæiske Union**

– *Tidlig forelæggelse*

KOM (2017) 0487

Rådsmøde 3620 – bilag 1 (samlenotat side 2)

**Erhvervsministeren:** EU og Danmark er et attraktivt marked for udenlandske direkte investeringer. Det skal vi være glade for og stolte af. Det er nemlig et tegn på, at europæiske og danske virksomheder har udviklet viden og teknologi, som er efterspurgt i det globale erhvervsliv. Udenlandske direkte investeringer er en vigtig kilde til viden, vækst og værdiskabende job. Derfor er der – både i Danmark og resten af EU – et stort fokus på at tiltrække og fastholde udenlandske direkte investeringer. Dette fokus skal vi fastholde fremover.

Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at udenlandske investeringer i helt særlige tilfælde kan udgøre en risiko for sikkerheden og den offentlige orden. Det kunne f.eks. være investeringer, der er rettet mod potentielt følsomme industrier som infrastruktur og forsyningsikkerhed. Derfor har nogle EU-lande indført nationale screeningsmekanismer, som gør det muligt at screene potentielt følsomme udenlandske investeringer og i sidste ende forbyde den konkrete investering.

Danmark er blandt 12 EU-lande, som har en vis form for national screeningsmekanisme. I Danmark i form af særlig sektorlovgivning, f.eks. på forsvarsområdet. Fokus i dag er jo dog på de foreslåede europæiske regler på området.

*Forslaget*

Den 13. september 2017 stillede Kommissionen forslag om at etablere et fælles regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer, der kan udgøre en risiko for sikkerheden eller den offentlige orden i EU eller medlemsstaterne.

Som reglerne er i dag, er det op til medlemsstaterne selv at beslutte, om de vil have en screeningsmekanisme, og i hvilket omfang de ønsker at screene udenlandske investeringer. Sådan vil det fortsat være med det nye forslag.

Formålet med forslaget er i stedet at etablere en fælles EU-ramme for de medlemsstater, der ønsker at screene udenlandske direkte investeringer.

Forslaget etablerer fælles regler, som skal fremme et tæt samarbejde om screening, dels internt mellem medlemslandene, dels mellem medlemslandene og Kommissionen. Det indebærer bl.a. øget udveksling af oplysninger om konkrete udenlandske investeringer – så gennemsigtigheden af de følsomme investeringer i EU øges.

Med forslaget vil medlemslandene bevare muligheden for selv at bestemme, både om man vil screene udenlandske investeringer, og i hvilket omfang man i givet fald vil gøre det. Det eneste krav er, at screeningen skal holde sig inden for de internationalt anvendte begreber sikkerhed og offentlig orden.

Det centrale i forslaget er den nye samarbejdsmechanisme, som i praksis betyder, at medlemsstaterne skal informere andre medlemsstater og Kommissionen om udenlandske direkte investeringer, der er under screening i henhold til national lovgivning.

Samarbejdsmechanismen indebærer bl.a., at medlemsstaterne får mulighed for at fremsætte bemærkninger til konkrete investeringer i andre medlemsstater eller anmode om yderligere oplysninger. Disse oplysninger kan f.eks. være ejerskabsstrukturen hos den udenlandske investor eller værdien og finansieringen af investeringen.

Der er i forslaget også lagt op til, at Kommissionen skal have mulighed for at komme med bemærkninger til konkrete investeringer i medlemslandene. Såfremt Kommissionen eller en anden medlemsstat kommer med bemærkninger til en investering, vil disse bemærkninger have en ikkebindende karakter. Den endelige beslutning om, hvorvidt der skal indledes en undersøgelse af den konkrete investering, og hvad udfaldet i givet fald skal være, er placeret hos den enkelte medlemsstat, hvor den udenlandske investering er planlagt til at finde sted.

#### *Regeringens holdning*

Overordnet støtter regeringen forslaget om et fælles EU-regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer. Danmark er en lille åben økonomi, der er afhængig af at kunne handle med andre lande og tiltrække investeringer.

Men visse udenlandske direkte investeringer kan i helt særlige tilfælde udgøre en risiko i relation til sikkerhed og offentlig orden. Derfor giver det god mening, at vi i EU øger samarbejdet og udvekslingen af information om udenlandske investeringer.

**FO** Regeringen lægger vægt på, at den endelige beslutningskompetence bevares på nationalt niveau, så de nationale myndigheder selv træffer beslutning vedrørende screening. Den konkrete vurdering af sikkerhed og offentlig orden er et anliggende for medlemsstaterne.

Regeringen arbejder for, at EU-regelsættet indrettes på en sådan måde, at det ikke hæmmer Danmarks evne til at tiltrække investeringer eller selv investere i andre lande.

Regeringen arbejder også for, at de nationale myndigheder kan vælge at konsultere Kommissionen i særlige sager, f.eks. såfremt investeringen har tværeuropæisk islæt eller bredere geopolitiske aspekter.

Regeringen mener ikke, at regelsættet bør anvendes som et redskab til at sikre reciprocitet og åbning af andre landes markeder. På den anden side bør der sikres en balance i forhold til at opnå gensidighed i handelspolitikken, som altid bør gøre sig gældende mellem handelspartnere.

Endelig finder regeringen det vigtigt, at mekanismen udformes således, at den ikke pålægger erhvervslivet og danske myndigheder unødvendige administrative byrder eller informationsforpligtelser.

**Søren Søndergaard** mente, at der var tale om et rationelt begrundet forslag. Det var fornuftigt, at EU-landene kunne samarbejde om at gribe ind over for investeringer, som kunne udnyttes til at true sikkerheden. Til gengæld var regeringens forhandlingsoplæg ikke til at forstå. Enhedslisten var enig med regeringen i, at den endelige beslutningskompetence skulle bevares på nationalt niveau, men hvorfor ikke lægge afgørende vægt på det? Var det fordi der var en risiko for, at den nationale kompetence ikke blev opretholdt, altså at nogen arbejdede for, at det ikke længere skulle være op til landene selv at afgøre, hvad deres sikkerhedsmæssige interesser bestod i? Enhedslisten kunne støtte forhandlingsoplægget, hvis ministeren ændrede ordlyden, så han lagde "afgørende vægt" og ikke bare "vægt" på den del. Ellers var der ugler i mosen, og så kunne partiet ikke støtte det.

**Kenneth Kristensen Berth** oplyste, at Dansk Folkeparti ikke kunne støtte forhandlingsoplægget. Den danske lovgivning tog allerede hånd om problemet, og det var svært at se, hvorfor EU skulle blande sig i det. Det kunne godt være, at EU ikke ville få kompetence til ligefrem at diktere, hvad Danmark skulle gøre, men han gad godt se det tilfælde, hvor Danmark ville nægte at følge en anmodning fra Kommissionen.

**Rasmus Nordqvist** meddelte, at Alternativet støttede forhandlingsoplægget.

**Erhvervsministeren** afviste over for Søren Søndergaard, at der skulle være ugler i mosen. Der var bare ingen grund til at lægge afgørende vægt på den nationale kompetence i forhandlingerne, for Kommissionen ville under ingen omstændigheder få mulighed for selv at indføre en fælles EU-screeningsmekanisme. Vurdering af national sikkerhed og

offentlig orden ville forblive medlemsstaternes egne kompetencer, så muligheden for at træffe beslutning om konsekvenser af eventuelle screeninger ville blive bevaret hos myndighederne i det land, hvor den pågældende investering foretages. Forslaget bidrog blot til at skabe en fælles juridisk ramme for medlemsstater, som har en screeningsmekanisme eller ønsker at indføre den. Samtidig indebar forslaget i praksis, at de nationale myndigheder og Kommissionen kunne udveksle oplysninger om udenlandske direkte investeringer, ligesom medlemsstaterne ville få ret til at fremsætte bemærkninger til konkrete investeringer i andre medlemslande. Det ville altså forbedre muligheden for at samarbejde om at håndtere de helt særlige tilfælde, hvor udenlandske investeringer kan udgøre en risiko for sikkerheden og den offentlige orden.

**Søren Søndergaard** indvendte, at det var regeringen selv, der havde fundet på at skrive, at den ville "lægge vægt på den endelige beslutningskompetence bevares på nationalt niveau, således at de nationale myndigheder selv træffer beslutning vedrørende screening". Hvis regeringen følte et behov for at lægge vægt på det, måtte der vel være en grund. Og hvis det var ligegyldigt, fordi det ville ske under alle omstændigheder, hvorfor kunne regeringen så ikke lægge afgørende vægt på det? Et historisk kompromis mellem regeringen og Enhedslisten var muligt, hvis blot ministeren ville ændre det i forhandlingsoplægget. Kun på den forudsætning kunne Enhedslisten støtte det.

**Erhvervsministeren** svarede, at det ville være at sparke en åben dør ind, og i forhandlingssituationer skal man overveje nøje, hvornår man kaster med håndgranater og bruger af sin politiske kapital. Men fordi solen skinnede, var han alligevel villig til at ændre i forhandlingsoplægget. Regeringen ville dermed nu lægge "afgørende vægt på, at den endelige beslutningskompetence bevares på nationalt niveau, så de nationale myndigheder selv træffer beslutning vedrørende screening.

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

**FO 2. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om gensidig anerkendelse af varer, der er lovligt markedsført i en anden medlemsstat**

– *Generel indstilling/situationsrapport*

KOM (2017) 0796

Rådsmøde 3620 – bilag 1 (samlenotat side 16)

**Erhvervsministeren:** Sagen skal drøftes på Rådsmødet med henblik på, at Rådet kan vedtage en generel indstilling.

*Formål*

Den nye forordning for gensidig anerkendelse har til hensigt at styrke det indre marked for varer. Det skal ske ved at afhjælpe omfanget af unødvendige handelshindringer på det ikkeharmoniserede og delvis harmoniserede vareområde.

For nogle produkter gælder der fælles harmoniserede krav i EU. For andre, f.eks. tekstiler og byggeprodukter, er der ikke vedtaget fælles krav. I stedet sikrer princippet om gensidig anerkendelse, at en vare, der er lovligt markedsført i en medlemsstat, som udgangspunkt kan sælges i enhver anden medlemsstat.

Princippet om gensidig anerkendelse er således helt afgørende for, at varer kan flyde frit på tværs af medlemsstater på trods af forskellige nationale særregler.

Princippet fungerer imidlertid ikke optimalt i praksis. Der findes stadig ubegrundede nationale krav til virksomheder om f.eks. at fremlægge yderligere dokumentation og tests eller at tilpasse deres produkter, før disse kan markedsføres i den pågældende medlemsstat.

Virksomheder ender derfor i alt for mange tilfælde med uberettigede omkostninger eller tab af indtjeningsmuligheder, fordi de f.eks. skal tilpasse deres varer til kravene på flere nationale markeder eller oplever forsinkelser. Det rammer især de små og mellemstore virksomheder.

Desuden kan det svække konkurrencen og give færre valg og højere priser for forbrugerne, hvis virksomhederne undlader at sælge deres produkter i andre lande, fordi det er for bøvlet.

Formålet med den nye forordning er derfor at sikre en bedre markedsadgang for virksomheder ved at gøre det nemmere for både virksomheder og myndigheder at efterleve reglerne om gensidig anerkendelse i praksis.

*Forslaget*

Forslaget er en del af Kommissionens varepakke, som også indeholder en række ikke-lovgivningsmæssige initiativer, som bl.a. skal være med til at styrke kendskabet til prin-

cippet om gensidig anerkendelse gennem oplysningskampagner og udvekslingsprogrammer for relevante sagsbehandlere.

Før jeg går videre med indholdet i selve forslaget, vil jeg kort forklare, hvordan gensidig anerkendelse fungerer i praksis:

Hvis en dansk virksomhed, der sælger et byggevareprodukt, lever op til de danske regler, kan virksomheden som udgangspunkt sælge sin vare i Sverige. De svenske myndigheder er dog i deres gode ret til at undersøge, dels om den pågældende vare er lovligt markedsført i Danmark, dels om varen overholder de nødvendige beskyttelseshensyn til f.eks. miljøet.

Hvis den svenske myndighed ikke vurderer, at den danske vare overholder de beskyttelseshensyn, man har i Sverige, kan myndigheden forbyde salg af varen i Sverige eller bede den danske virksomhed om at tilpasse varen, således at den efterlever de svenske regler på området.

Forordningen om gensidig anerkendelse ændrer derfor ikke ved, hvilke regler man kan indføre bl.a. i Danmark med henvisning til beskyttelseshensyn, men den indeholder en fælles ramme for, hvordan myndighederne foretager vurderingen af varer, der kommer fra andre EU-lande, og for virksomhedernes rolle heri.

#### *Indhold*

Forslaget viderefører flere elementer fra den eksisterende forordning om gensidig anerkendelse fra 2008. Forslaget skærper imidlertid myndighedernes procedurer for vurderingen af varer og forpligtiger myndighederne til at indberette administrative afgørelser om afvist eller begrænset markedsadgang til Kommissionen og øvrige medlemsstater.

Forslaget indfører derudover en række nye krav til de eksisterende nationale produktkontakt punkter, i forhold til hvilken information der skal fremgå af deres hjemmesider.

Forslaget indeholder derudover tre nye tiltag:

For det første introduceres der en frivillig erklæring, der skal gøre det nemmere for virksomheder at demonstrere lovlig markedsføring af en vare i en anden medlemsstat ved at udfylde en række obligatoriske oplysninger. Erklæringen indskærper desuden, hvilke yderligere informationer myndighederne kan bede om for at vurdere, om en vare er lovligt markedsført i en anden medlemsstat.

For det andet etablerer forslaget en ny problemløsningsprocedure i regi af SOLVIT-netværket, der består af nationale myndigheder. Den gør det muligt at inddrage Kommissionen i klagesager og tilbyder en hurtig og uformel procedure, der kan sikre afklaring for virksomhederne.

For det tredje etablerer forslaget et nyt informations- og kommunikationssystem, som dels skal styrke myndighedernes samarbejde på tværs af medlemsstaterne, dels styrke gennemsigtheden ved at fungere som database for myndigheders afgørelser om afvist eller begrænset markedsadgang i henhold til princippet om gensidig anerkendelse.

*Erhvervs- og samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget ventes at have positive erhvervs- og samfundsøkonomiske konsekvenser og føre til en mere fair og ensartet markedsadgang på det indre marked for varer.

**FO** *Regeringens holdning*

Regeringen støtter Kommissionens forslag om at styrke princippet om gensidig anerkendelse af varer og bakker op om forslagets hensigt om at afhjælpe unødvendige handelshindringer på vareområdet.

Regeringen er positiv over for forslagets tiltag til at gøre det nemmere for virksomheder at blive oplyst om nationale regler.

Regeringen støtter fastlæggelsen af mere specifikke procedurer for myndighedernes sagsbehandling og introduktionen af en frivillig gensidig anerkendelseserklæring i et fælleseuropæisk format. Det kan sikre bedre anvendelse og håndhævelse af princippet om gensidig anerkendelse.

Regeringen vil arbejde for at sikre, at den gensidige anerkendelseserklæring kan udarbejdes og indsendes digitalt.

Regeringen er opmærksom på, at forslaget skaber uklarhed i forhold til samspillet med det generelle produktsikkerhedsdirektiv. Vi vil derfor arbejde for at skabe klarhed omkring dette, så forslaget ikke fører til to parallelle vurderinger af lovligheden af et tiltag.

Endelig støtter regeringen, at der introduceres en problemløsningsprocedure i regi af SOLVIT-netværket, der giver virksomheder en effektiv adgang til at udfordre afgørelser, hvor der er mistanke om overtrædelse af EU-retten.

Afslutningsvis vil jeg understrege, at forordningen uden tvivl vil være med til at gøre det nemmere for virksomheder og myndigheder at anvende princippet om gensidig anerkendelse – og dermed for varer at bevæge sig frit over grænserne til gavn for virksomheder og forbrugere. Jeg er derfor overbevist om, at forslaget kan medvirke til at mindske de administrative byrder for virksomhederne, der drager stor fordel af varernes fri bevægelighed i det indre marked, uden at det ændrer ved, hvilket beskyttelsesniveau vi kan sætte i Danmark.

**Søren Søndergaard** sagde, at forslaget efter Enhedslistens opfattelse ville blive en motor til styrkelse af harmoniseringen inden for de varegrupper, som ikke allerede var totalt harmoniserede. Han bad ministeren forholde sig til høringssvaret fra Danske Regioner. Der stod bl.a., at forslaget "øger risikoen for, at det bliver den laveste fællesnævner, der



gælder for alle, hvis virksomheder blot kan vælge at starte deres markedsføring i EU's mindst strikse land og derefter påberåbe sig dette lands vurdering.", og at "manglende EU-harmonisering af kravene for visse produkter dels kan være et udtryk for, at det ikke findes nødvendigt at stille særlige krav til det pågældende produkter, dels være udtryk for, at der er krav, som bedst kan håndteres på nationalt niveau, f.eks. fordi det er svært for medlemsstaterne at blive enige om niveauet for kravene. Hvis det sidste er årsagen, vil disse nye regler reelt føre til en harmonisering ad bagvejen, hvilket betyder, at medlemsstaterne ikke kan håndhæve egne krav til produkter, som først er blevet anerkendt i en anden medlemsstat." Det var gode pointer, for de procedurer, landene skulle følge, ville vel ikke være de samme som dem, de allerede fulgte – for hvad var ellers ideen med forslaget?

**Kenneth Kristensen Berth** kunne forstå, at EU var delt i to mellem de lande, der mente, at det kun var producenten, der skulle kunne udfylde erklæringen, og de lande, der ville tillade, at en distributør eller importør også kunne udfylde den. I hvilken gruppe lå Danmark? Det kunne man ikke læse ud af forhandlingsoplægget.

**Rasmus Nordqvist** mente, at Danske Regioners hørings svar var alarmerende, og han forstod ikke, at regeringen ikke forholdt sig nøjere til problematikkerne i det. På områder uden minimumsstandarder måtte man passe ekstra på ikke at lade den laveste fællesnævner blive det styrende element.

Han ville gerne have uddybet, hvad der skulle til, for at et land ville kunne underkende en godkendelse fra et andet land.

**Erhvervsministeren** svarede Søren Søndergaard, at Danske Regioners hørings svar undrede ham. Måske havde de ikke været opmærksomme på, at der ikke var tale om et nyt princip eller en ny forpligtelse for medlemsstaterne. Princippet om gensidig anerkendelse var allerede indlejret i traktaten som en central del af EU's indre marked. Forslaget handlede blot om, hvordan man skal forvalte princippet, og det ville ikke hindre medlemsstaterne i at afvise eller begrænse markedsadgangen på baggrund af nationale særregler, hvis en beslutning herom er begrundet i alment tvingende hensyn og i øvrigt er proportional. Forslaget ville heller ikke forhindre medlemsstaterne i at indføre nye nationale særregler eller forbyde et produkt med baggrund i national lovgivning. Men forslaget ville forbedre situationen for danske virksomheder, som i øjeblikket oplevede, at deres forsøg på at sælge varer i andre EU-lande blev afvist på grund af teknikaliteter.

Til Kenneth Kristensen Berth sagde han, at Danmark hører til blandt de lande, som støttede, at en distributør eller importør skulle kunne udfylde hele erklæringen, når det drejer sig om såkaldt komplekse forsyningskæder, hvor producenten kun har mulighed for at udfylde informationer om, hvilke krav den pågældende vare lever op til, og hvor det er distributøren eller importøren, der sidder med informationerne om varens lovlige markedsføring. Det skulle dog være på forudsætning af, at distributøren eller importøren kan fremføre tilstrækkelig dokumentation for, at varen er lovligt markedsført i et andet EU-land.

På Rasmus Nordqvists spørgsmål svarede han, at danske myndigheder fortsat ville være i deres gode ret til at afvise markedsadgang for en vare, så længe en beslutning herom kan begrundes i offentlig sædelighed, den offentlige orden, beskyttelse af menneskers og dyrs liv og sundhed eller i andre tvingende almene hensyn, som er offentlige interesse – f.eks. beskyttelse af forbrugere, tjenestemodtagere og arbejdstagere, en forsvarlig retspleje, retfærdige handelstransaktioner, bekæmpelse af bedrageri, imødegåelse af skatte-svig og skatteundgåelse, beskyttelse af miljøet og dyresundheden samt intellektuelle ejendomsrettigheder.

**Søren Søndergaard** pointerede, at regeringen selv skrev i samlenotatet, at myndighederne som udgangspunkt skulle acceptere test og certifikater fra akkrediterede organer, og at myndighederne i deres afgørelse skulle forholde sig til f.eks., hvilke nationale regler og alment tvingende hensyn der blev lagt til grund for afgørelsen og som bevis for dens legitimitet. Var det korrekt forstået, at der var tale om varer fra tredjelande eller i det mindste varer, der ikke var totalt harmoniserede? Spørgsmålet var, hvordan man undgik, at forslaget banede vej for total harmonisering. Begrebet "alment tvingende hensyn" har man i EU-retten normalt tolket som noget alvorligt, hvor liv og almen sundhed er på spil. Derfor kunne Enhedslisten ikke forstå, at de hensyn skulle med, især ikke når nu ministeren sagde, at det allerede gjaldt. Hvis den ideelle procedure allerede blev fulgt, hvorfor fortsatte man så ikke bare med den? Og hvad ville EU-Domstolens rolle være i denne sammenhæng – ville dens rolle blive ændret?

**Rasmus Nordqvist** spurgte, om forslaget ville medføre, at det ikke længere var nok, at et land var i tvivl om et produkt, der blev markedsført lovligt i et andet EU-land. Skulle landet nu have egentlige beviser for at kunne afvise produktet? Og kunne det betyde, at Danmark pludselig ikke længere kunne indføre strengere miljøkrav på produkter, som ikke er omfattet af en total harmonisering?

**Erhvervsministeren** svarede, at regeringen støttede forslaget, fordi det ikke ville ændre substantielt på den måde, Danmark anerkender produkter på. Der ville ikke blive rokket ved de nationale særregler. Både virksomheder og forbrugere havde gavn af princippet om, at man som udgangspunkt kan sælge sin vare frit, hvis den er lovligt markedsført i et andet EU-land i forvejen. Det ville både lette markedsadgangen og procedureerne.

Til Søren Søndergaard sagde han, at det ikke drejede sig om varer fra tredjelande, for i de tilfælde gjaldt der helt andre regler med mere kontrol.

**Kenneth Kristensen Berth** meddelte, at Dansk Folkeparti ikke kunne støtte forhandlingsoplægget, da regeringen indtog det forkerte standpunkt i spørgsmålet om erklæringerne.

**Rasmus Nordqvist** konstaterede, at ministeren gjorde meget ud af, hvordan forslaget ville gøre det lettere for danske virksomheder at sælge varer. Men i sagens natur blev der

ikke lavet nye EU-forordninger blot for at hjælpe danske virksomheder. Når der er noget, der kan komme ud af landet, er der også noget der kommer ind.

Han gentog sit spørgsmål om alment tvingende hensyn – hvor håndfaste beviser skulle et land have for ikke acceptere den gensidige anerkendelse af et produkt? Man arbejdede normalt med forsigtighedsprincippet, så var en mistanke nok?

**Holger K. Nielsen** syntes, at det lød, som om at regeringen gik ud fra, at man i en række lande er nogle banditter, der laver tekniske handelshindringer, generer andre landes virksomheder og ikke lever op til kravene, mens det er modsat i Danmark – og derfor ville netop Danmark have gavn af forslaget. Var det korrekt? Ministeren sagde, at der kun var tale om procedureændringer, men der måtte være en begrundelse for, at de blev indført. Kunne man risikere, at de i sidste ende medføre substansændringer? Og lå der en vurdering af, om forslaget ville ændre praksis hos EU-domstolen, eller ville den fortsætte uændret? Hvis der virkelig bare var tale om procedureændringer, kunne Socialistisk Folkeparti støtte forhandlingsoplægget.

**Erhvervsministeren** svarede Søren Søndergaard, at intentionen med gensidig anerkendelse ikke var at ændre substansen i de nationale myndigheders mulighed for selv at kunne reagere. De nationale myndigheder ville ved vurderingen af en vare kunne suspendere markedsføringen, hvis de skønner, at varen udgør en risiko for sundhed, sikkerhed, personer eller miljøet. Det samme gælder, hvis denne vare generelt er forbudt i medlemsstaten. Forslaget forhindrede derudover ikke medlemsstaterne i at afvise eller begrænse markedsføringen på baggrund af nationale særregler, hvis den beslutning kunne begrundes i alment tvingende hensyn og i øvrigt er proportionale.

Svaret til Rasmus Nordqvist lød, at den nødvendige dokumentation for at afvise et produkt ville svare til den, man lægger til grund ved national lovgivning.

Til Holger K. Nielsen sagde han, at det var kendt, at danske virksomheder stødte på urimelige regler i andre lande, og forslaget ville afhjælpe det. Han kendte ikke til analyser af, om forslaget ville ændre domstolens praksis, men selv bedømte han, at det ikke ville føre til ændringer, fordi forslaget netop kun ville ændre på procedurerne og ikke på substansen.

**Zenia Stampe** spurgte, om det kunne åbne for misbrug, hvis nationale myndigheder nu ikke længere kunne kræve andre informationer end dem, der ville fremgå af erklæringen. Der måtte være situationer, hvor de fælles europæiske regler ikke tog højde for nationale regler, f.eks. danske regler om myggespray, sutter eller børnesæder. Ville man ikke længere kunne bede om supplerende oplysninger, det øjeblik en producent eller distributør har udfyldt erklæringen, med mindre oplysningerne drejer sig om at verificere det, der står i erklæringen? Hele Folketinget ønskede nok det samme i denne sag: Der var ingen interesser i at opstille handelshindringer i kraft af nationale procedurer, og på den anden side ville den fælles procedure måske forhindre lande i at undersøge ting, de finder væsentlige, og som den fælles europæiske erklæring ikke har taget højde for.

**Erhvervsministeren** understregede, at det ikke var meningen, at man ikke længere måtte bede om yderligere oplysninger. Meningen var, at et bestemt land ikke længere kan sige til et andet, at det skal lave det og det om. Den kompetente myndighed kom alene til at kunne bede om yderligere information, som på rimelig vis kan kræves for at verificere indholdet af informationerne i erklæringen – simpelthen en testrapport. Men forslaget ville ikke begrænse virksomheders mulighed for at bede om information til vurderingen af, om en vare kan opnå gensidig anerkendelse, herunder om markedsføring af varer i tilstrækkelig grad beskytter det offentlige interesser i den pågældende medlemsstat, f.eks. sundheds- eller sikkerhedsmæssigt.

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

### 3. Forslag til forordning vedr. gennemsigtighed for brugere af onlineplatforme (P2B-forslaget)

– Politisk drøftelse

KOM (2018) 0238

Rådsmøde 3620 – bilag 3 (supplerende samlenotat)

**Erhvervsministeren:** Den næste sag, jeg vil forelægge, er det såkaldte Platform-to-Business-forslag, der forelægges til orientering. Onlineplatforme er nøglespillere på internettet og giver en række fordele, herunder f.eks., at små og mellemstore virksomheder kan nå ud til globale markeder. Samtidig kan der – ligesom i andre sektorer – være en risiko for, at store aktører misbruger deres markedsposition. Misbrug af dominerende stilling er forbudt efter konkurrencereglerne, bl.a. fordi det kan hæmme innovation, konkurrence og forbrugervelfærd. Men det kan være svært for især små virksomheder at klage over misbrug.

Kommissionen har den 26. april 2018 derfor fremsat et forslag til en ny forordning, der skal fremme fairness og gennemsigtighed i forholdet mellem onlineplatforme og deres erhvervsbrugere. Forslaget er en del af Kommissionens strategi for det digitale indre marked og er på rådsmødets dagsorden til politisk drøftelse.

#### *Forslaget*

Forslaget opstiller en række krav til de handelsbetingelser, som leverandører af onlineformidlingstjenester, dvs. onlineplatforme, stiller til deres erhvervsbrugere.

Kravene vedrører bl.a. gennemsigtighed om

- begrundelser for suspension af brugere,
- hvordan f.eks. søgeresultater rangordnes,
- forskelsbehandling
- adgang til data

Der indføres også krav om, at platforme skal være åbne om de begrænsninger, der indgår i deres handelsbetingelser. Det kan f.eks. være krav om, at erhvervsbrugere ikke må tilbyde billigere varer på egen hjemmeside, end de gør via en onlineplatform. Den slags klausuler kendes f.eks. fra hotelbookingplatforme.

Derudover opstiller forordningen krav til platformenes interne klagesystemer og krav om anvendelse af mæglere til at løse tvister med erhvervsbrugere.

Endelig lægger forslaget op til, at organisationer og visse offentlige instanser skal kunne indbringe platformes adfærd for nationale domstole, hvis den vurderes at stride mod forordningen.

*Regeringens holdning*

Regeringen mener, at det digitale indre marked skal være åbent over for digital innovation og konkurrence. Der bør være fokus på at sikre lave adgangsbarrierer for nye digitale virksomheder samt på at undgå protektionistiske tiltag.

Regeringen er positiv over for intentionerne med forslaget, og vi mener, at Kommissionen i udgangspunktet har ramt en fornuftig balance i forhold til at fremme transparens uden at pålægge erhvervslivet for mange byrder.

Regeringen støtter, at forslaget fokuserer på krav til gennemsigtighed, fordi det kan øge konkurrencen mellem onlineplatforme til gavn for virksomheder og forbrugere.

Det er også vigtigt, at erhvervsdrivende, der bruger platformene behandles fair og kender de vilkår, som de arbejder under. Det gælder især, når det kommer til deres adgang til data.

Jeg forventer at vende tilbage til udvalget om forslaget efter sommerferien, når vi har haft tid til at analysere forslagets konsekvenser nærmere og dannet os et overblik over forhandlingssituationen.

#### 4. **Konkurrenceevnetjekket**

– *Politisk drøftelse/Præsentation*

Rådsmøde 3620 – bilag 1 (samlenotat side 33)

EUU alm. del (17) – bilag 528 (udvalgsmødereferat side 659, senest behandlet i EUU 2/3-18)

**Erhvervsministeren:** Det forventes, at drøftelsen vil omhandle, hvordan integration af europæiske værdikæder påvirker produktiviteten og konkurrenceevnen for europæiske virksomheder, og hvordan man bedst kan skabe mere integrerede værdikæder.

Når det indre marked fungerer optimalt, vil der opstå dybt integrerede værdikæder. De er karakteriseret ved en høj grad af specialisering, hvor produktionen af de forskellige dele af en vare bliver placeret, og hvor de kan udføres mest effektivt. Dermed vil virksomheder, der deltager i dybt integrerede værdikæder, være mere konkurrencedygtige end de virksomheder, der ikke gør.

Kommissionen ventes at præsentere en analyse af, hvilke barrierer der i dag eksisterer for integration af værdikæder, og hvilke faktorer vi ved kan øge den.

Fra dansk side vil analysen blive budt velkommen, da den kan gøre det nemmere for EU og medlemsstaterne at understøtte europæiske virksomheders deltagelse i det indre marked.

## Rum

**Uddannelses- og forskningsministeren** informerede om, at der var seks punkter på dagsordenen: ét vedrørende rummet og fem om forskning. Alle punkterne var til orientering.

### 5. Fremtiden for europæisk rumpolitik

– *Udveksling af synspunkter*

Rådsmøde 3620 – bilag 2 (sammenfatning side 2)

**Uddannelses- og forskningsministeren:** Formandskabet har lagt op til en drøftelse af, hvordan EU og medlemsstaterne bedst muligt udnytter rummets potentiale. Desuden peger formandskabet på vigtigheden i fortsat udvikling af infrastruktur for rumpolitikken.

Samtidig er rummet vigtigt for opretholdelsen af europæisk uafhængig adgang til centrale infrastrukturer som navigation, kommunikation og jordobservation.

Regeringen er enig i, at potentialet for rumpolitik favner bredt – fra at fremme den industrielle konkurrenceevne til at bidrage til løsninger på globale udfordringer, f.eks. klimaforandringer.

Baggrunden for drøftelsen er Kommissionens kommende udspil til nye rumprogrammer, der forventes offentliggjort den 6. juni 2018. Regeringens holdning beror naturligvis på indholdet af selve forslaget.

Jeg kan dog allerede nu understrege, at regeringen som udgangspunkt støtter en fortsættelse af det europæiske samarbejde på rumområdet.

Hvis vi skal udnytte rummets potentiale, skal samarbejdet ske på tværs af virksomheder, forskningsinstitutioner og myndigheder, og det skal styrkes.

**Kenneth Kristensen Berth** spurgte, om ministeren kunne spille ind med forslag til området, hvor man kan reducere udgifter for på den måde at undgå en stigning af EU-bidraget fra de 1,0 til 1,11 pct. af BNI. Han havde indtil videre kun mødt ministre, der ville have flere penge til netop deres område. Hvad mente ministeren om den del, der vedrører verdensrummet?

**Uddannelses- og forskningsministeren** svarede, at der var et godt EU-samarbejde om Galileo og Copernicus, og for at kunne fortsætte det vurderede regeringen, at det var nødvendigt med en forøgelse af budgettet fra 12 mia. til 16 mia. kr.



## Forskning

### 6. Rådskonklusioner om at accelerere videnscirkulation i EU

– Vedtagelse

Rådsmøde 3620 – bilag 2 (samlenotat side 4)

**Uddannelses- og forskningsministeren:** Under den anden del af rådsmødet – selve forskningsdelen – er der forslag til to sæt rådskonklusioner og to rådsforordninger samt en generel drøftelse.

Det er forventningen, at begge sæt rådskonklusioner bliver vedtaget.

De første rådskonklusioner om accelereret videnscirkulation i EU understreger, at hurtigere cirkulation af viden kan bruges til at opbygge infrastruktur og gode forskningsmiljøer i alle EU-lande.

Rådskonklusionerne afspejler Bulgariens formandskabsprioriteter. De bør også ses i lyset af et generelt fokus på en mere åben videnskab.

### 7. Rådskonklusioner om European Open Science Cloud

– Vedtagelse

Rådsmøde 3620 – bilag 2 (samlenotat side 6)

**Uddannelses- og forskningsministeren:** Det andet sæt rådskonklusioner handler om den fælles europæiske sky for forskningsdata – et forslag, som udvalget er blevet gjort bekendt med tidligere.

Kommissionens meddelelse fra sidste år foreslår seks hovedaktiviteter for skyen og en styringsstruktur for skyen.

Hovedaktiviteterne dækker f.eks. opbygningen af den europæiske platform for forskningsdata, der skal modtage data fra eksisterende nationale platforme.

Styringsstrukturen baserer sig på en model med en bestyrelse, der består af programlandene og Kommissionen.

Regeringen agter at stemme for vedtagelse af disse rådskonklusioner. Regeringen byder især velkommen, at rådskonklusionerne anerkender, at ny infrastruktur kan være med til at fremme en mere åben videnskab.

**8. Rådets forordning om forsknings- og uddannelsesprogrammet for Det Europæisk Atomenergifællesskab (2019-2020), som komplementerer Horisont 2020 – rammeprogram for forskning og innovation**

– *Generel indstilling*

KOM (2017) 0698

Rådsmøde 3620 – bilag 2 (sammenfatning side 8)

**Uddannelses- og forskningsministeren:** Euratom-programmet - og den flerårige finansielle ramme - fungerer under to forskellige traktatgrundlag.

Det nuværende Euratom-program udløber, mens der stadig er allokeret finansiering i yderligere 2 år under den nuværende finansielle ramme, MFF'en.

Den nye rådsforordning handler derfor om en teknisk tilpasning, så Euratom-programmet kan fortsætte de resterende to år, hvor der er fastsat finansiering til programmet.

Regeringen støtter vedtagelse af Euratom-programmet for den periode, 2019-2020.

**9. Rådets forordning om oprettelse af et europæisk fællesforetagende for højtydende databehandling**

– *Fremskridtsrapport*

KOM (2018) 0008

Rådsmøde 3620 – bilag 2 (sammenfatning side 10)

**Uddannelses- og forskningsministeren:** Den anden rådsforordning handler om opbygning af såkaldte supercomputere i Europa. Der er allerede under den nuværende MFF afsat ca. en halv milliard euro til indkøb af supercomputere i EU.

Rådsforordningen opstiller en styringsstruktur for det fælles foretagende og udstikker deltagelsesregler.

Formandskabet vil på rådsmødet præsentere en fremskridtsrapport, da forhandlingerne stadig er i gang.

De vigtigste udeståender drejer sig om fordelingen af stemmer blandt deltagende lande, ikkefinansielle bidrag og typer af computere, der skal inkluderes i forslaget.

Regeringen overvejer p.t. den danske deltagelse i fællesforetagendet og tager formandskabets fremskridtsrapport til efterretning.

Den generelle drøftelse under forskningsdelen vil tage udgangspunkt i investeringerne i forskning og innovation under den næste MFF.

Det nye rammeprogram er lige på trapperne. Det er nu forventningen, at Kommissionen offentliggør sit forslag den 7. juni.

Kommissionen præsenterede allerede den 2. maj sit forslag til ny MFF for perioden 2021 – 2027, hvor budgettet for rammeprogrammet foreslås øget.

Under drøftelsen vil regeringen lægge vægt på de danske prioriteter om et simpelt, brugervenligt og strømlinet program samt synergi mellem programmer.

Excellenceprincippet er som altid vores grundforudsætning for at optimere det europæiske samarbejde, øge konkurrenceevnen og få mest muligt ud af de investeringer, vi laver, i forskning og innovation.

Hvad angår midler til selve rammeprogrammet, mener regeringen som bekendt, at det samlede udgiftsniveau for EU skal holdes inden for en ramme af 1,00 pct. af EU-27's BNI.

Inden for denne ramme ønsker regeringen, at EU-budgettet i højere grad målrettes områder, hvor EU-samarbejdet tilfører merværdi, herunder samarbejde om den excellence-baserede forskning.

**Rasmus Nordqvist** sagde, at ingen ministre ønskede en opjustering af den kommende EU-budgetramme. Det var efter hans mening lig med manglende ambitioner ikke at gå ind i indholdet af de forskellige områder og finde frem til den indholdsmæssige ambition? Var det vigtigst for regeringen at holde budgetrammen på de 1,0 pct. af BNI eller at styrke samarbejdet inden for innovation og forskning? Ikke alle lande var på samme niveau, og nogle modtog mindre inden for excellenceprincippet, så hvordan ville man løfte innovation og forskning i hele EU til gavn også for de nye generationer?

**Uddannelses- og forskningsministeren** svarede, at linjen var, at budgettet skulle holdes inden for 1,0 pct. af BNI, men at han gerne så indholdsmæssige omprioriteringer med fokus på den excellencebaserede forskning. Hvis man investerer penge i dem, der har bevist, at de kan det, får man mest muligt for pengene. Regeringen ville stå sammen med de EU-lande, der mener, at man skal prioritere forskningsmidlerne, så de bliver dirigeret hen til de bedste forskere og forskningsprojekter.

Han opfordrede til at vende sig mod strukturfonde, når man tænkte på at skulle løfte niveauet for nogle lande i EU.

**Rasmus Nordqvist** påpegede, at nogle EU-lande var i gang med at tabe en generation af unge på gulvet. Det kunne blive en potentiel trussel – også sikkerhedsmæssigt. Strukturfondene ønskede regeringen jo at pille ved for at få penge til at prioritere andre ting. Specielt hvad angår forskning og innovation, burde man være meget opmærksom på fordelingen af midler for at få alle op i niveau, så man kunne undgå en sivning af borgere fra f.eks. Rumænien.

**Uddannelses- og forskningsministeren** havde sympati for opfordringen fra Rasmus Nordqvist og ville tage den med videre. Han var ikke sikker på, at forskningsmidler ville afhjælpe situationen, men var med på, at man skal undgå at tabe de unge generationer på gulvet – både i Danmark og i andre lande.

**10. Forskning og innovation inden for rammerne af den næste flerårige finansielle ramme (MFF)**

– *Udveksling af synspunkter*

Rådsmøde 3620 – bilag 2 (samlenotat side 12)

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

**11. Eventuelt**

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

**12. Siden sidst**

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

**FO Punkt 3. Rådsmøde nr. 3623 (transport, telekommunikation og energi – transportdelen) den 7.-9. juni 2018**

EUU alm. del (17) – bilag 684 (kommenteret dagsorden)

**Transport-, bygnings- og boligministeren** sagde, at der var tre sager til forhandlingsoplæg og to til orientering i forbindelse med transportrådsmødet den 7. juni 2018. Ministeren ville forelægge punkt 8 om jernbanepassagerrettigheder adskilt, da det ikke var en del af vejpakken. Regeringen havde fået mandat på direktivet om udlejningskøretøjer, direktivet om elektroniske bompengesystemer og direktivet om fair konkurrence i luftfarten på mødet i Europaudvalget den 9. maj, så de ville ikke blive forelagt her.

**1. Forslag om sikring af konkurrencen inden for lufttransport**

– *Generel indstilling. Punktet er forelagt Folketingets Europaudvalg den 9. maj 2018 af transport-, bygnings- og boligministeren*

KOM (2017) 0289

Punktet blev forelagt på Europaudvalgets møde den 9. maj 2018.

**2. Forslag om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet)**

– *Generel indstilling. Punktet er forelagt Folketingets Europaudvalg den 9. maj 2018 af transport-, bygnings- og boligministeren*

KOM (2017) 0282

Punktet blev forelagt på Europaudvalgets møde den 9. maj 2018.

**3. Forslag om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udveksling på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen**

– *Generel indstilling. Punktet er forelagt Folketingets Europaudvalg den 9. maj 2018 af transport-, bygnings- og boligministeren*

KOM (2017) 0280

Punktet blev forelagt på Europaudvalgets møde den 9. maj 2018.

**Transport-, bygnings- og boligministeren:** Tre forslag er en del af vejpakken:

- forslaget om adgang til erhvervet og adgang til markedet
- forslaget om sektorspecifikke regler for udstationering og kontrol samt
- forslaget om køre- og hviletid og takograf

Jeg har senest forelagt de tre sager til orientering den 1. december 2017. Baggrunden for, at Kommissionen har fremsat forslagene, er, at de nuværende regler på vejtransportområdet er uklare og svære at håndhæve.

Det har ført til forskellige nationale fortolkninger, som har skabt en ubalance i det europæiske vejtransportmarked, og som har udfordret danske vognmænd og chauffører.

Vejpakken har haft stor politisk bevågenhed i Danmark og i resten af Europa. Jeg har fulgt sagerne tæt, og jeg har løbende været i dialog med Folketingets transportordførere for at diskutere forslagene.

Debatten om denne del af vejpakken er i Rådet generelt opdelt i tre grupperinger.

Danmark er en del af den gruppering, som kaldes vejtransportalliancen, som jeg som transportminister var med til at grundlægge i januar 2017. Det er alliancens holdning, at der ikke skal ske en yderligere liberalisering af markedet, uden at der samtidig foretages en styrkelse af de sociale vilkår.

Vejtransportalliancen er løbende blevet større og består i dag af 11 ligesindede lande. Den anden gruppe består af central- og østeuropæiske lande. Disse lande arbejder for en yderligere åbning af markedet.

Den tredje gruppe er de såkaldte periferilande, som på grund af deres geografiske placering er mindre bekymret for konkurrence på vejtransportområdet og samtidig er nervøse for, at deres transportoperatører vil blive hårdt ramt af nye regler, da de ofte opererer langt væk hjemmefra.

I vejtransportalliancen har der været holdt en række tekniske møder omkring forhandlingerne af forslagene. Vi er også mødtes på ministerniveau flere gange. Det seneste møde var den 14. maj, og det er planen, at vi mødes igen lige inden rådsmødet i juni.

Efter mødet den 14. maj udsendte vi en fælles erklæring om, at vi ikke ønsker en yderligere liberalisering af markedet for cabotagekørsel, før der er sikret lige konkurrencevilkår i vejtransportsektoren.

Vejtransportalliancen står stærkt sammen, og der er enighed om, at forlagene hænger så meget sammen, at landenes holdning til de enkelte forslag afhænger af det samlede forhandlingsresultat.

Regeringen er enig i denne betragtning, og det er regeringens indstilling, at Danmark i forhold til de kommende afstemninger i Rådet vurderer kompromisforslagene i denne del af vejpakken samlet.

Siden jeg orienterede om sagerne sidst, har Bulgarien overtaget formandskabet for Rådet, og vi har desværre oplevet, at det har besværliggjort forhandlingerne. De positioner, som man fra dansk side og fra de øvrige lande i vejtransportalliancen har udtrykt, er ikke afspejlet i de kompromisforslag, som ligger på bordet til forhandling nu. Det er således efter alliancens vurdering endnu ikke lykkedes det bulgarske formandskab at fremlægge et reelt kompromisforslag, som kan danne grundlag for de afsluttende forhandlinger.

Dette har imidlertid ikke ændret ved det bulgarske formandskabs ambition om, at der skal vedtages generel indstilling på rådsmødet i juni, hvilket er årsagen til, at jeg forelægger sagerne til forhandlingsoplæg i dag.

Da sagerne betragtes som tæt forbundne, vil jeg efter gennemgangen af de tre forslag, præsentere det forhandlingsoplæg, som er gældende for hvert af de tre forslag, hvor det nærmere specificeres, under hvilke forudsætninger Danmark kan støtte forslagene.

I gennemgangen af forslagene vil jeg for hvert forslag derudover forelægge regeringens prioriteter på det enkelte forslag.

Det vil være en samlet afvejning af forslagene og de kerneprioriteter, der indgår i den samlede indstilling, som vil være afgørende for, om regeringen kan stemme for forslagene.

**FO 4. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren (forslag om adgang til erhvervet og markedet)**

– *Generel indstilling*

KOM (2017) 0281

Rådsmøde 3623 – bilag 1 (samlenotat side 2)

KOM (2017) 0281 – bilag 2 (faktaark om vejpakken)

KOM (2017) 0281 – bilag 10 (materiale fra mdø i TRU 21/6-17)

EU-note (16) – E 36 (EU-note af 25/8-17 om vejpakken)

EUU alm. del (17) – bilag 261 (udvalgsmødereferat side 386, senest behandlet i EUU 1/12-17)

**Transport-, bygnings- og boligministeren:** Forordningerne regulerer, under hvilke betingelser en transportvirksomhed kan etableres, og i hvilket omfang transportvirksomheder kan udføre kørsel i andre medlemslande, såkaldt cabotagekørsel.

Med hensyn til spørgsmålet om etablering er det hensigten, at forslaget skal dæmme op for anvendelsen af postkasseselskaber.

Dette indebærer, at der skal vedtages ensartet regulering for kravene til etablering, at kravene skærpes, og at varebiler, der vejer over 2.500 kg, og som udfører international transport, omfattes af kravene.

Den helt store knast i forslaget har imidlertid været spørgsmålet om cabotagekørsel, herunder hvor længe og hvor meget man må køre i et andet medlemsland.

Danmark blev den 12. april 2018 frifundet ved EU-Domstolen i en sag om den danske definition af en cabotagetur, og vi har nu EU-Domstolens ord for, at den danske definition er i overensstemmelse med EU-reglerne. Det har vi selvfølgelig bragt ind i forhandlingerne.

I Kommissionens oprindelige forslag lagde Kommissionen op til en ændring af reglerne for cabotagekørsel, så der tillades et ubegrænset antal cabotagetur i 5 dage efter en international transport i modsætning til de nuværende regler, hvor der maksimalt tillades 3 ture på 7 dage.

I det seneste kompromisforslag er formandskabet gået tilbage til de 3 ture på 7 dage efterfulgt af en karensperiode på 2 dage.

Formandskabet har dog beholdt Kommissionens forslag om en ny definition af en cabotagetur, så en cabotagetur kan indeholde både flere læsesteder og flere lossesteder.

Det er i modstrid med den danske fortolkning af reglerne, hvor en cabotagetur kun kan indeholde enten flere læsesteder eller flere lossesteder.

Samlet set er det altså regeringens vurdering, at formandskabet ikke har fremlagt et kompromisforslag, der er attraktivt for Danmark.

Regeringens vigtigste prioriteter i de videre forhandlinger om forslaget er:

- at der ikke sker en yderligere åbning af markedet, og at der samtidig dæmmes op for mulighederne for at udføre systematisk cabotagekørsel;
- at kørsel med varebiler i international transport omfattes af alle tilladelseskrav, og der samtidig indføres en ny nedre vægtgrænse på 2.500 kg;
- at omkostninger forbundet med øget kontrol og håndhævelse ikke går ud over, hvad der er hensigtsmæssigt for at nå målet, og at det er op til medlemsstaterne selv at bestemme niveauet for kontrol, og



- at kravene om etablering i vejtransportsektoren strammes, så anvendelsen af såkaldte postkassefirmaer, som etablerer sig i et land uden at have en reel aktivitet i landet, forhindres.

*Se punkt 6 for samlet forhandlingsoplæg og spørgsmål/svar.*

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

**FO 5. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser, samt daglig og ugentlig hviletid og forordning (EU) nr. 165/2014 for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (forslag om køre- og hviletider og takografer)**

– *Generel indstilling*

KOM (2017) 0277

Rådsmøde 3623 – bilag 1 (samlenotat side 37)

KOM (2017) 0277 – bilag 4 (materiale fra møde i TRU 21/6-17)

KOM (2017) 0277 – bilag 3 (svar på TRU alm. del - spm. 69 om en redegørelse for omfanget af politiets kontrol med brud på køre- og hviletidsbestemmelser)

KOM (2017) 0277 – bilag 2 (faktaark om vejpakken)

EU-note (16) – E 36 (EU-note af 25/8-17 om vejpakken)

EUU alm. del (17) – bilag 261 (udvalgsmødereferat side 387, senest behandlet i EUU 1/12-17)

**Transport-, bygnings- og boligministeren:** Revisionen af reglerne om køre- og hviletid skal sikre klare regler, der medfører rimelige arbejdsvilkår for chaufførerne med deraf følgende sikkerhed på vejene. Forslaget regulerer, hvornår og i hvilket omfang chaufføren skal afholde sine hvil, herunder at det regulære ugentlige hvil ikke må afholdes i køretøjet, men skal afholdes på et passende indkvarteringssted.

I Kommissionens forslag forpligtes arbejdsgiveren som noget nyt til at organisere chaufførens arbejde på en sådan måde, at de kan returnere til deres bopæl mindst én gang i løbet af 3 uger. Formandskabet har i sit seneste kompromisforslag ændret dette til hver 6. uge. Herudover foreslog Kommissionen oprindeligt, at det blev slået fast, at man ikke må holde de lange hvil – over 45 timer – i køretøjet.

Det har formandskabet i sit seneste kompromisforslag ændret, så det nu tillades, at man må holde hvilet i køretøjet, indtil der er bygget et bestemt antal "dedikerede parkeringszoner", hvor de lange hvil over 45 timer vil kunne afholdes.

Danmark har været meget skeptisk over for denne udvikling i forhandlingerne, som betyder, at vi nu skal diskutere parkering.

Derudover faldt der i december 2017 dom i den såkaldte Vaditrans-sag, hvor EU-Domstolen slog fast, at man ifølge de nuværende regler ikke må holde de lange hvil – over 45 timer – i køretøjet.

Vi mener derfor, at det vil være et skridt tilbage, hvis man måtte beslutte, at man godt må holde de lange hvil i køretøjet.

Hvad angår den del af forslaget, som vedrører takografer, foreslås det, at føreren forpligtes til at registrere landekoden, når en grænse krydses, og at de kommende intelligente takografer forbedres, så de automatisk kan registrere grænseovergange.

Samtidig udvides anvendelsesområdet for den intelligente takograf, så den i fremtiden også vil kunne anvendes til at kontrollere øvrige sociale bestemmelser og cabotagekørsel.

I forhandlingerne har man fra dansk side støttet op om at forbedre funktionaliteten af de intelligente takografer, men samtidig stillet krav om, at datoen for, hvornår køretøjer skal være udstyret med en intelligent takograf, skal fremrykkes. Det har formandskabet været lydhør overfor, og landene er nu enige om en fremrykning.

Regeringen støtter som udgangspunkt Kommissionens forslag til ændring af køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, idet forslaget fokuserer på forenkling og præcisering af gældende bestemmelser, hvilket i højere grad vil sikre ensartet anvendelse og håndhævelse af forordningerne i Unionen.

Samlet set er regeringens holdning dog også her, at formandskabet ikke har fremlagt et attraktivt kompromisforslag for Danmark. Forhandlingerne om takografen er dog mere positive og går i den rigtige retning.

Regeringens vigtigste prioriteter i de videre forhandlinger er:

- at der ikke sker en forringelse af chaufførernes sociale vilkår sammenlignet med i dag,
- at der ikke bliver åbnet op for muligheden for at afholde hvil over 45 timer i køretøjet,
- at referenceperioden for egentlige hvileperioder fastholdes på 2 uger, så chaufføren skal tage mindst én regulær egentlig hviletid med 2 ugers interval,

- at der indføres en kort referenceperiode, så føreren får ret til at vende hjem for at tage en lang hviletid med jævne mellemrum,
- at datoen for retrofitting/eftermontering af den intelligente takograf i alle køretøjer fremrykkes så meget som muligt, og at der sker en hurtig udfasning af analoge takografer i international transport,
- at takografens anvendelsesområde udvides, så den også kan anvendes til kontrol af de øvrige sociale bestemmelser såsom udstationering og cabotage,
- at funktionaliteten i den intelligente takograf forbedres, så den automatisk registrerer, hver gang køretøjet har krydset en grænse, og
- at føreren, indtil en intelligent takograf er installeret i alle køretøjer, manuelt skal registrere grænseoverskridelser i takografen, umiddelbart efter at dennes køretøj har krydset en landegrænse.

*Se punkt 6 for samlet forhandlingsoplæg og spørgsmål/svar.*

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

**FO 6. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/22/EF for så vidt angår håndhævelseskravene og om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren (forslag om udstationering og håndhævelse af sociale betingelser)**

– *Generel indstilling*

KOM (2017) 0278

Rådsmøde 3623 – bilag 1 (sammenfatning side 64)

KOM (2017) 0278 - svar på MFU spm. 1 om konsekvenserne af tællereglerne for beregningen af perioder for udstationering i forbindelse med international vejtransport, fra transportministeren

KOM (2017) 0278 – bilag 3 (materiale fra møde i TRU 21/6-17)

KOM (2017) 0278 – bilag 2 (faktaark om vejpakken)

EU-note (16) – E 36 (EU-note af 25/8-17 om vejpakken)

EUU alm. del (17) – bilag 261 (udvalgsmødereferat side 387, senest behandlet i EUU 1/12-18)

**Transport-, bygnings- og boligministeren:** For det første skal forslaget medvirke til at styrke kontrollen på vejtransportområdet. For det andet indebærer forslaget, at der indføres sektorspecifikke regler for udstationering i vejtransportsektoren.

Med hensyn til kontrol foreslog Kommissionen oprindeligt, at kontrollen med køre- og hviletid udvides til også at omfatte de sektorspecifikke arbejdstidsregler, og at der herudover indføres et minimumskrav til antallet af kontroller.

Med hensyn til udstationering foreslog Kommissionens oprindeligt, at cabotagekørsel er omfattet af reglerne om udstationering fra første dag og at international transport er omfattet efter 3 dage i en kalendermåned.

I de seneste kompromisforslag har formandskabet foreslået, at cabotagekørsel er undtaget fra udstationeringsreglerne, hvis der udføres cabotagekørsel i mindre end 3 på hinanden følgende dage inden for en kalendermåned. For international transport foreslår formandskabet 7 på hinanden følgende dage.

Regeringen har hele tiden støttet forslaget om at sikre fair konkurrencevilkår i den europæiske vejtransportsektor, at forbedre arbejdsvilkårene for chaufførerne og forbedre sikkerheden på de europæiske veje.

Regeringen mener desuden, at der behov for sektorspecifikke regler, så reglerne om udstationering bliver mere anvendelige i vejtransportsektoren, hvor arbejdet er præget af høj mobilitet og varierende grad af tilknytning til opholdslandene.

Regeringen mener, at der skal være fokus på kvaliteten af kontroller, og vil desuden fastholde den danske position om, at det fortsat skal være muligt at implementere ansættelsesretlige direktiver ved overenskomst.

Samlet set er det også her regeringens vurdering, at formandskabet ikke har fremlagt et kompromisforslag, der er attraktivt for Danmark.

Regeringens vigtigste prioriteter i de videre forhandlinger om forslaget er:

- at der ikke sker en forringelse af chaufførernes sociale vilkår sammenlignet med i dag,
- at der ikke fastsættes undtagelser i form af antal dage for cabotagekørsel, så chauffører ved cabotagekørsel altid vil være at betragte som udstationerede,
- at det bliver muligt at forhåndsregistrere cabotagekørsel i lighed med anmeldelsespligten i RUT-registeret,
- at kontrol med overholdelsen af arbejdstidsbestemmelserne udgår af forslaget om kontrol, og
- at omkostninger forbundet med øget kontrol og håndhævelse ikke går ud over, hvad der er hensigtsmæssigt for at nå målet, og at det er op til medlemsstaterne selv at bestemme niveauet for kontrol.

### **Samlet forhandlingsoplæg**

**FO** Som sagt vil regeringen vurdere det samlede kompromisforslag i Rådet vedrørende de forskellige elementer i forslagene med udgangspunkt i, at en yderligere åbning af markedet skal modsvares af en tilsvarende styrkelse af de sociale vilkår, og at det med forslagene vil blive lettere at håndhæve de fælles regler.

Når der henvises til en styrkelse af de sociale vilkår, skal det forstås sådan:

- 1) at der indføres regler, som giver førere ret til at returnere hjem,
- 2) at der bliver fastlagt sektorspecifikke regler for udstationering, som ikke udvander de generelle principper om ligeløn for lige arbejde,
- 3) at mulighederne for at anvende postkasseselskaber fjernes,
- 4) at der ikke skabes muligheder for afholdelse af lange hvil i køretøjer, og
- 5) at der samtidig bliver bedre mulighed for at håndhæve reglerne.

På baggrund heraf indstilles det, at regeringens stemmeafgivelse vil afhænge af den fælles vurdering i vejtransportalliancen af den samlede pakke af forslag og en samlet vurdering af de kerneprioriteter, som jeg vil komme ind på straks.

Det vil være særlig vigtigt, hvordan forhandlingerne udvikler sig vedrørende adgangen til at udføre cabotagekørsel, mulighederne for at afholde lange hvil i køretøjet, de sektorspecifikke regler om udstationering og cabotageundtagelsen i kombineret transport.

Regeringen kan ikke støtte det nuværende kompromisforslag i lighed med de øvrige medlemmer i vejtransportalliancen og vil, hvis det sættes til afstemning, stemme nej.

Danmarks kerneprioriteter på de store politiske udeståender er:

1. At en yderligere åbning af markedet for cabotagekørsel skal modsvares af en tilsvarende styrkelse af de sociale vilkår og mulighederne for at føre kontrol.
2. At en yderligere åbning af markedet for kombineret transport forudsætter, at der skabes en større sammenhæng mellem reglerne om kombineret transport og reglerne om cabotagekørsel, og at der sker en tilsvarende styrkelse af de sociale vilkår og mulighederne for at føre kontrol.
3. At den regulære ugentlige hviletid skal afholdes uden for køretøjet.

4. At der ikke fastsættes undtagelser i form af dage for udstationering af førere ved cabotagekørsel og vejdelen af en kombineret transport, så udstationeringsreglerne vil finde anvendelse fra første dag ved cabotagekørsel.

Som sagt er det fortsat formandskabets ambition, at forslagene skal vedtages til generel indstilling på rådsmødet i juni.

Som forhandlingerne er skredet frem i løbet af de seneste måneder, er det imidlertid svært at se, at der kan samles opbakning til de foreliggende kompromisforslag.

De seneste kompromisforslag har således blot bevæget sig endnu længere væk fra regeringens og vejtransportalliancens prioriteter.

Det er imidlertid ikke muligt at sige, hvornår formandskabet forventes at træffe en endelig beslutning om, hvorvidt punkterne skal vedtages til generel indstilling.

**Henning Hyllested** konstaterede, at regeringen ville stemme nej til det nuværende kompromisforslag. Gjaldt det alle områder eller kun cabotage? Var det korrekt opfattet, at regeringen satte sin lid til det kommende østrigske formandskabs håndtering af sagen? Hvordan imødekom regeringen 3F's kompromisforslag, der nød stor opbakning? Og hvad var ændringerne i forhold til de tidligere forslag fra Kommissionen? Havde regeringens holdning ændret sig?

Henning Hyllested ville også gerne have opklaret, om regeringen var imod formandskabets kompromisforslag om cabotagekørsel; at man skulle gå tilbage til 3 ture på 7 dage. Man lod til at have sikret sig den katteløm, at skulle det blive til noget, var det vigtigt, at definitionen af cabotageture var i overensstemmelse med den sag, Danmark havde vundet ved EU-Domstolen. Så vidt han kunne se, var den del af kompromisforslaget med 3 ture på 7 dage efterfulgt af en karenperiode på 2 dage ikke med i regeringens forhandlingsoplæg. Han vidste, at Beskæftigelsesudvalget i Europa-Parlamentet havde foreslået en karenperiode på 7 dage.

Han var klar over, at regeringen ikke støttede det, men lod en bemærkning falde om sin forundring over, at man opererede med en vægtgrænse 2.500 kilo for varebiler, når man havde et lovforslag under behandling, der gik på 2.000 kilo.

Hvad angik postkassefirmaer, stod der i samlenotatet, at regeringen ville arbejde for, "at kravene om etablering i vejtransportsektoren strammes". Var der tale om krav til antallet af ansatte, aktiviteter eller lign.?

Formandskabet havde også foreslået en yderligere skærpelse af, at virksomheder vedvarende skal drive administrative og kommercielle aktiviteter, samt at virksomheden skal have køretøjer og chauffører til umiddelbar rådighed. Det var sådan set en skærpelse af det, som Kommissionen og regeringen gik ind for indtil videre. Hvad var regeringens holdning til den del af kompromisforslaget?

**Claus Kvist Hansen** sagde, at sagen var blevet mere og mere indviklet hen ad vejen. Det var ikke ministerens skyld, men hang sammen med det komplekse i EU-lovgivning. De aktuelle regler var dårlige og mangelfulde, og man havde derfor fremlagt en række forslag, der punktvis gav mening. Det valgte man så at kombinere under én hat, så det samlet set blev helt uoverskueligt og uforudsigeligt. Ingen vidste, hvordan regelkomplekserne ville komme til at påvirke hinanden fremover. Dansk Folkeparti mente ikke at kunne svare positivt på spørgsmålet om, hvorvidt de videre forhandlinger ville ende med et gavnligt resultat for Danmark. Tog man f.eks. cabotage, ville det – uanset modellen – ikke komme til at betyde noget for Danmark i forhold til den nuværende retstilstand. Han frygtede et scenario, hvor udenlandske chauffører i kortere eller længere perioder kører rundt i Danmark og tager ture for næsen af danske chauffører. Måske kører de ud i en karenperiode, men hvem ved, om det kan kontrolleres. Så kører de måske til Sverige og Tyskland og laver et tilsvarende nummer. Der vil altså være tale om et rejsecirkus, hvor det danske erhverv overtages af udenlandske chauffører. Han troede ikke på, at man kunne nå frem til et fornuftigt resultat, når håbet og ambitionen er danske chauffører på de danske veje. Derfor kunne han ikke støtte nogen af regeringens forhandlingsoplæg.

**Transport-, bygnings- og boligministeren** spurgte, om det kunne være rigtigt, at Dansk Folkeparti stemte imod, når regeringen bad om mandat til at forhandle til fordel for det danske synspunkt om at dæmme op for systematisk cabotagekørsel.

Ministeren bekræftede over for Henning Hyllested, at regeringen ville stemme nej, hvis den vurderede, at det samlet set trak i den forkerte retning i forhold til Danmarks ønsker. Det gjorde det, der nu lå på bordet. At man fra dansk side fandt det fornuftigt, at kompromisforslaget fra det bulgarske formandskab indeholdt, at man tidligere kan indføre krav om intelligent takograf, betød ikke, at Danmark ville stemme ja til det isoleret set. Det havde nemlig følgeskab af forslag om, at man gerne måtte afholde sit regulære ugentlige hvil i førerhuset, og regeringen ønskede heller ikke at stemme anderledes fra de andre lande i vejtransportalliancen. Landene i vejalliancen var enige om, at det hele skulle ansues samlet.

Ministeren bekræftede også, at man satte sin lid til det østrigske formandskab. Østrig er med i vejtransportalliancen og deler synspunkterne der. Man måtte formode, at Østrig ville forsøge at finde en europæisk løsning og ikke en løsning, der plejer en indenrigspolitisk dagsorden i Bulgarien, som lod til at være situationen nu. Transporterhvervet fylder meget i Bulgarien, og der havde været demonstrationer og en afstemning i det bulgarske parlament, som havde bundet regeringen til at forsvare – efter ministerens mening – rent bulgarske synspunkter i stedet for at medvirke til at finde et europæisk kompromis. Ministeren fandt 3F's kompromisforslag positivt, men som det så ud nu, stod man skarpt over for hinanden, og hvis Danmark kom med et kompromisforslag ville det kunne tolkes som et brud med vejtransportalliancen. Når man kom længere ind i forhandlingerne, ville vejtransportalliancen formentlig komme med et kompromisforslag, der kunne ligne det fra 3F.

Ministeren kunne også oplyse Henning Hyllested om, at regeringens holdning ikke havde ændret sig på noget punkt i forhold til det, der var blevet præsenteret for bl.a. transportordførerne på utallige møder.

Om at gå tilbage til 3 ture på 7 dage og nu kombineret med 2 karensdage sagde ministeren, at det var hans indtryk, at det synspunkt blev delt af transportordførerne. Det gjorde det nemmere at håndhæve den internationale cabotagekørsel: Det er nemmere at kontrollere antallet af dage, en lastbil er i Danmark, før den kører ud igen, ved at kontrollere ved grænsen end ved at føre kontrol med, hvor mange ture lastbilen tager. Dagene er et godt redskab til en bedre kontrol end antallet af ture, så hvis man kunne få færre dage end 7, ville det måske være et godt bytte for til gengæld ikke at tælle ture. Det afhæng dog også af antallet af karensdage og af regler for, at chauffører skal vende tilbage til deres hjemland. De regler er til for at undgå, at lastbiler kører rundt fra det ene land til det andet uden at være hjemlandet undervejs.

Om postkasseselskaber sagde ministeren, at emnet kun havde været behandlet meget overordnet. Man ville afvente andre landes udspil, før man kunne sige mere om det fra dansk side.

**Formanden** sagde, at noget tydede på, at man ikke ville komme frem til en løsning på junirådsmødet, og han anbefalede derfor ministeren at vende tilbage til udvalget, når der forelå noget mere konkret, som udvalget skulle forholde sig til. Det forhandlingsoplæg, som udvalget i dag skulle tage stilling til, var meget bredt. Som det så ud nu, var det var besværligt for udvalget at overskue, hvad man ville ende med – og tilmed under skiftende formandskaber.

**Transport-, bygnings- og boligministeren** bekræftede, at han ville vende tilbage til udvalget, når der forelå et kompromisforslag, som muligvis kunne få tilslutning i Rådet. Proceduren for, hvordan Danmark stemmer i Bruxelles er dog fastlagt, og da det stadig officielt var målsætningen, at forslaget skulle til generel indstilling, var regeringen forpligtet til at søge mandat. Forhandlingsoplægget var altså at stemme nej – et nej, som Dansk Folkeparti ikke kunne støtte.

**Formanden** påpegede, at når man kom et skridt videre, ville det være relevant, at ministeren præsenterede det nye udgangspunkt og fik mandat til det.

**Claus Kvist Hansen** syntes, at det var specielt, at ministeren udfrittede ham om Dansk Folkepartis holdning, når det normalt er ministeren, der skal svare på spørgsmål. Hvis Claus Kvist Hansens kone bad om mandat til at forhandle køb af en ny bil, ville han vurdere, om der var en chance for, at hun kom hjem med en god bil. Hvis det ikke var tilfældet, ville han sige nej. Det samme gjaldt her: Hvis der var den mindste tro på eller håb om, at det kunne ende med noget godt for Danmark, ville han ikke stemme nej, men det var ikke tilfældet her.



**Henning Hyllested** støttede regeringens nej og var tilfreds med, at ministeren ville vende tilbage for at søge et fornyet mandat, når forhandlingerne begyndte at bringe resultater med sig. Problemet var dog, at regeringen nu søgte mandat til noget, der flere steder var elastisk i metermål. Forhandlingsoplægget lød f.eks., at chaufførerne skal "returnere til hjem eller base med jævne mellemrum". Han var med på, at forhandlingerne stadig var meget åbne, men en bred formulering som denne gjorde ham nervøs. Det gjaldt også spørgsmålet om kontrol og håndhævelse: Regeringen fandt det vigtigt, "at erhvervslivet ikke pålægges unødige administrative omkostninger, og at medlemslandene ikke pålægges at iværksætte omkostningstunge foranstaltninger". Det var fornuftigt nok, men alt afhæng af kontrollen og håndhævelsen. Det havde der også været stor enighed om i branchen og i ministeriet.

Henning Hyllested kunne også godt tænke sig, at forhandlingsoplægget indeholdt formuleringer som "lægger vægt på" eller "lægger afgørende vægt på", vel vidende at der var tale om åbne forhandlinger, og at det, der nu lå, stemte man nej til. Regeringen mente, at transitkørsel eksplicit skulle undtages fra reglerne, men der måtte være tale om to former for transit: almindelig international kørsel fra hjemlandet med noget gods, der afleveres i Sverige og Ungarn, og hvor man kører igennem Danmark og så den transitkørsel, hvor et ungarsk firma, der læsser i Sverige, kører til Belgien og igennem Danmark og Tyskland igen, så er det pludselig tredjelandstransitkørsel. Han ville gerne være sikker på, at regeringen skelnede mellem de to former. Kompromisforslaget fra 3F gik netop på, at et ungarsk firma, der læsser op i Ungarn og kører til Sverige og afleverer ladning, skal gøre det til ungarsk løn. Er der derimod tale om tredjelandskørsel, hvor et ungarsk firma læsser i Sverige og kører til Belgien, vil det betyde belgisk løn. Det var altså afgørende at skelne, for den almindelig transitkørsel ville undergrave 3F's kompromisforslag. Han anerkendte, at 3F's forslag ikke lå på bordet som et kompromisforslag, men det var han ret sikker på, at det ville komme til at gøre på det tidspunkt.

**Holger K. Nielsen** påpegede, at dette var et godt eksempel på vigtigheden af at inddrage relevante fagudvalg. Han kunne ikke andet end at støtte forhandlingsoplægget. Det var tale om et meget elastisk forhandlingsoplæg/mandat, men sådan måtte det være på nuværende tidspunkt.

**Transport-, bygnings- og boligministeren** svarede Claus Kvist Hansen, at det ikke var et sammenligneligt eksempel, for Danmark kunne ikke vælge at blive væk fra diskussionen på transportministerrådsmødet den 7. juni. Regeringen skulle dermed have mandat til, hvordan Danmark skulle stemme, hvis det kompromisforslag, der nu lå på bordet, blev fremsat. Regeringen søgte mandat til at stemme imod det, men det støttede Dansk Folkeparti ikke. Det var underligt, for regeringens holdning på området flugtede med Dansk Folkepartis. Ministeren opfordrede dermed Dansk Folkeparti til at støtte op om at stemme imod det bulgarske formandskabs kompromisforslag.

Ministeren var ikke enig med Henning Hyllested i, at der skulle lægges afgørende vægt på noget, for han så det som et samlet hele og mente, at man skulle være åben over for at gå på kompromis, hvis man til gengæld fik noget vigtigt et andet sted. Med den hel-

hedstilgang var man nødt til at være åben på nuværende tidspunkt. Når der kom et mere realistisk kompromisforslag til forhandling på bordet, ville ministeren returnere til udvalget og få et mere konkret mandat – og et mandat med vægtning. Det lovede han.

Om transitkørsel sagde ministeren, at to krav skulle være opfyldt, før man kunne tale om udstationering: en ansættelseskontrakt og en modtager af tjenesteydelsen i medlemslandene. Han vidste, at 3F arbejdede på spørgsmålet om transit. En udfordring er, at to krav skal være opfyldt, før man kan tale om udstationering: 1. ansættelseskontrakt og 2. en modtager af tjenesteydelsen i medlemslandene. Ved transit er der ikke en modtager i transitlandet, og kørslen vil derfor være undtaget. Ministeren var meget åben, og man kunne selvfølgelig også tale om transitkørsel i transportordførerkredsen, hvor man jævnlig mødtes.

Ministeren takkede Holger K. Nielsen for opbakningen. I praksis havde fagudvalget netop været dybt involveret i at formulere den danske position.

**Formanden** takkede ministeren for at have redegjort for den vanskelige forhandlingsituation og for, at regeringen ikke ville lægge sig fast på noget, før der var et reelt grundlag af gøre det på. Han mindede udvalget om, at der var et tilsagn fra ministeren om, at han ville vende tilbage til udvalget, når der kom forhandlinger om et andet forslag end det, der nu lå på bordet.

**Rasmus Nordqvist** støttede ministerens forhandlingsoplæg.

**Henning Hyllested** efterlyste en opstramning f.eks. af formuleringer som, at "regeringen prioriterer, at regler for cabotagekørsel bliver fastlagt således, at udstationeringsreglerne altid finder anvendelse". Det kunne man godt vælge at lægge vægt på, for det var ikke noget, man skulle gå på kompromis med. Ugentlige hvil på 45 timer var forhåbentlig heller ikke noget, man ville gå på kompromis med. Han anerkendte, at der var tale om en meget åben forhandlingsituation, og at det skulle indgå i en helhedsbetragtning. Han bakkede op om forhandlingsoplægget.

**Transport-, bygnings- og boligministeren** præciserede, at når han sagde, at regeringen bad om mandat til at stemme nej, hvis det foreliggende kompromisforslag kom til afstemning, så bad regeringen også om mandat til at forfølge de synspunkter, som regeringen havde redegjort for. Hvis der pludselig skulle komme et forslag på bordet, der stemte overens med de danske og vejtransportalliancens synspunkter, ville mandatet være at stemme ja. Men han betragtede den situation som usandsynlig.

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

**7. Europa-Kommissionens forslag til ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelsen af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne**

– *Fremskridtsrapport*

KOM (2017) 0648

Rådsmøde 3623 – bilag 1 (sammenfatning side 99)

**Transport-, bygnings- og boligministeren:** Det sidste forslag i gruppen af vejpakkeforslag, jeg vil forelægge i dag, er forslaget om kombineret transport, som i modsætning til de øvrige forslag, indgik i anden del af vejpakken, der blev fremsat i november 2017.

Dette forslag er på rådsmødedagsordenen til fremskridtsrapport, og jeg forelægger derfor forslaget til orientering.

Der er efter Danmarks mening en tæt sammenhæng med de forslag i vejpakken, der omhandler markedsadgang og sociale forhold, men forslaget bliver forhandlet særskilt herfra, da det af Kommissionen og de fleste medlemslande anses for at have en tættere tilknytning til den del af vejpakken, der omhandler klima- og miljøspørgsmål.

Forslaget bliver desuden forhandlet i en anden arbejdsgruppe end de øvrige vejpakkeforslag.

Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at styrke skiftet fra transport af gods på vej til andre former for godstransport, som er mere miljøvenlige, mere sikre, udnytter energien bedre, og som forårsager mindre trængsel på vejene.

De hidtidige regler har vist sig ineffektive og har for Danmarks vedkommende betydet, at udenlandske transportvirksomheder har kunnet benytte reglerne til at udføre ubegrænset kørsel i Danmark.

Med forslaget vil Kommissionen bl.a. udvide reglerens anvendelsesområde til også at gælde for national kombineret transport samt modernisere og præcisere kravene til den dokumentation, føreren skal fremvise.

I dag er kombineret transport undtaget fra reglerne om cabotagekørsel, og hverken Kommissionen eller formandskabet har foreslået at ændre dette.

Efter pres fra en række medlemsstater, herunder et forslag fra Danmark om at slette cabotageundtagelsen, er spørgsmålet blevet drøftet særskilt på et arbejdsgruppemøde.

En række medlemsstater støtter Danmarks forslag, mens andre medlemsstater er imod, idet de anfører, at undtagelsen udgør et afgørende incitament for skiftet fra vej til bane- og søtransport i direktivet, og at en sletning vil medføre øget vejtransport og dermed øgede trængselsproblemer på vejene.

I arbejdsgruppen tegner sig et billede af, at Danmarks forslag ikke kan opnå flertal. Jeg har derfor på ministermødet den 14. maj i vejtransportalliancen gjort det klart, at undtagelsen er en vigtig prioritet for Danmark. Kun ved at få støtte fra de øvrige lande i alliancen har vi en chance for at løfte denne problemstilling.

Regeringen støtter, at der indføres klare dokumentationskrav for kombineret transport, herunder muligheden for elektroniske transportdokumenter, hvilket vil lette den administrative byrde for virksomhederne og samtidig sikre en mere effektiv håndhævelse.

Regeringen vil dog, så længe cabotageundtagelsen gælder ved international kombineret transport, arbejde for, at der yderligere for mulighederne for at udføre kombineret transport.

Regeringen vil fortsætte med at spille en aktiv rolle i forhandlingerne og med at arbejde for, at cabotageundtagelsen udgår af forslaget.

**8. Europa-Kommissionens forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser**

– *Fremskridtsrapport*

KOM (2017) 0548

Rådsmøde 3623 – bilag 1 (samlenotat side 128)

**Transport-, bygnings- og boligministeren:** Forslaget blev fremsat i september 2017 og har til formål at styrke passagerrettighederne i EU ved at sikre et ensartet niveau for beskyttelse af passagerer og ved at skabe lige konkurrencevilkår i jernbanesektoren.

Langt de fleste elementer fra den nuværende forordning videreføres, men der foreslås også en række ændringer, som f.eks. at styrke jernbanevirksomhedernes konkurrenceevne ved at fritage dem for erstatningsansvar ved force majeure.

De fleste ændringer i forslaget skal dog styrke passagerernes rettigheder ved f.eks. at udvide rettighederne ved forsinkelse og erstatning.

Endvidere udvides rettighederne for personer med handicap ligesom de generelle krav til jernbaneaktørernes oplysning om passagerrettigheder skærpes.

Regeringen støtter den overordnede målsætning om, at der inden for EU sikres ensartede og harmoniserede passagerrettigheder ved grænseoverskridende rejser, og at der skabes lige konkurrencevilkår inden for jernbanesektoren.

Regeringen vil dog være opmærksom på, at forslaget ikke introducerer regler, som vil være uforholdsmæssigt bebyrdende for staten og jernbanevirksomhederne, og støtter derfor en balanceret tilgang til reguleringen af passagerrettighederne på jernbaneområdet, således at reglerne beskytter og tilgodeser passagererne, samtidig med at der sikres rimelige rammevilkår for jernbaneaktørerne.

Behandlingen af forslaget er fortsat på et tidligt stadie, da formandskabet har prioriteret vejpakken, men regeringen vil følge de kommende forhandlinger tæt.

**FO 9. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv 2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU**

– *Generel indstilling*

KOM (2018) 0033

Rådsmøde 3623 – bilag 2 (sammenfatning side 9)

**Miljø- og fødevarerministeren:** Formandskabet vil forsøge at opnå støtte til en generel indstilling til forhandlinger med Europa-Parlamentet. Der er generelt opbakning til Kommissionens forslag blandt medlemsstaterne. Det nye forslag har for det første til formål at reducere den mængde affald, der udtømmes til havs. Det sikrer også en bedre harmonisering af EU-lovgivningen til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL).

Det er Kommissionens vurdering, at cirka en tredjedel af det affald, som skibene i Europa i dag genererer, smides i havet. Jeg tror ikke, der er nogen af os, der synes, at det er rimeligt, at affald bare kastes overbord og ud i havene. Det er derfor positivt, at Kommissionens forslag sikrer stærkere incitamenter til, at skibene ikke udtømmer affald til søs.

Forslaget vil have en positiv effekt på miljøet og samtidig bidrage til højere effektivitet i gennemførelsen af lovgivningen på området. Det vil være til gavn for både myndigheder og erhverv. Forslaget indebærer

- for det første, at skibene forpligtes til at aflevere deres affald til havnemodtagelsesfaciliteter, når de anløber en havn og bliver længere end 24 timer.
- for det andet, at der sker en ændring af gebyrstrukturen. Dermed vil en større del af gebyret for skibene blive betalt som et indirekte gebyr, det vil sige uafhængigt af den mængde affald, der afleveres. Man kan på den måde sige, at der vil være mindre at spare ved at udtømme til søs.
- for det tredje, at der sker en effektivisering af administrationen igennem en yderligere harmonisering til den internationale konvention. Derudover er der også lagt op til, at en større del af registreringer og administrationen digitaliseres.
- for det fjerde, at myndighedernes inspektioner af skibene også fremover vil foregå på et hensigtsmæssigt niveau. Det skal sikre, at skibene efterlever reglerne, samtidig med at det administrativt er til at håndtere.

**FO** Regeringens forhandlingsoplæg går derfor ud på, at man fra dansk side generelt støtter Kommissionens forslag for at sikre, at der sker en reduktion af mængden af affald til søs, idet man

- støtter, at aflevering af affald fra skibe tilpasses til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL),

- støtter, at der i højere grad foretages elektronisk indberetning af data,
- støtter, at der skabes et større incitament til at aflevere skrald, herunder passivt fisket affald, ved at kræve, at det indirekte gebyr dækker alle omkostninger til modtagelse og håndtering af dette affald,
- støtter skibenes nye mulighed for at blive undtaget fra afleveringsforpligtelsen, hvis de anlægges havnen i mindre end 24 timer,
- støtter, at grønt skib-ordningen videreudvikles, og
- endvidere arbejder for generelt at mindske de administrative byrder.

Vi forventer at kunne støtte formandskabet generelle indstilling. Forhandlingerne med Europa-Parlamentet forventes at blive indledt senere på efteråret.

**Henning Hyllested** mente, at der var gode intentioner bag forslaget, men det var ærgerligt, at der optrådte en undtagelsesbestemmelse på 24 timer, idet hovedparten af alle skibsanløb i europæiske havne er på under 24 timer. Selv de helt store containerskibe ligger ikke i havn i 12 timer. Hertil skulle lægges den eksisterende ordningsbestemmelse om undtagelser for skibe uden tilstrækkelig lagerkapacitet – hvordan det så end skulle forstås. Det endte med at blive et omfattende undtagelsesregime. Enhedslisten tvivlede på, at det ville komme til at fungere.

Det indirekte gebyr gav et incitament til at aflevere affaldet frem for at smide det overbord. Men var det korrekt forstået, at havnene også fik mulighed for at opkræve et direkte gebyr, hvor de kunne skrue op og ned for prisen. Det kunne nemt blive et underligt parameter, hvor nogle havne kunne blive voldsomt belastede, og mange havne ville sikkert skrue priserne voldsomt i vejret.

**Rasmus Nordqvist** var enig med Henning Hyllested og spurgte, om der fandtes en opgørelse fra Danske Havne om, hvor mange skibsanløb der er på under 24 timer.

**Miljø- og fødevareministeren** tilsluttede sig spørgernes blanding af begejstring og bekymring. I et liv med kompromiser stiller man sig altid det spørgsmål, om en aftale kunne være bedre. Men det bedste måtte ikke blive det godes fjende. At smide affald i havet er noget svineri, og det skulle undgås. Man skulle kæmpe for større skridt, men også tage de skridt, man havde mulighed for at tage.

De 24 timer var et kompromis, som afspejlede nogles ønsker om kortere tid og andres om længere. Hvis skibe, der kun anløb havnene i et kort øjeblik, blev pålagt de samme byrder, kunne man risikere andre former for omgåelse af reglerne.

**Rasmus Nordqvist** var enig med ministerens i, at det er noget svineri at smide affald i havene. Alternativet støttede forhandlingsoplægget, for forslaget var et skridt på vejen. Men i sin iver for ikke at lade det bedste blive det godes fjende skulle man passe på, at man ikke laver forordninger med for mange undtagelser, som bliver næsten umulige at få

fjernet igen. Nogle forordninger har desuden mange år på bagen, før de bliver revideret. Der skulle i stedet være tale om en kontinuerlig proces, hvor havmiljøet hele tiden fik det bedre.

**Henning Hyllested** havde samme bekymring som Rasmus Nordqvist. Danske Havne havde afgivet et høringssvar, hvor de har foreslået 12 timer. Kunne ministeren ikke slås for at få en revisionsbestemmelse ind? Enhedslisten var betænkelige ved at støtte forhandlingsoplægget, for man var oppe mod et magtfuldt europæisk rederierhverv, så tilliden til, at undtagelserne kan fjernes, var ikke stor.

**Miljø- og fødevareministeren** syntes, det var trist, hvis de bekymringer skulle afholde Enhedslisten fra at give mandat. Revisionsbestemmelser og de såkaldte solnedgangsklausuler kan være nyttige værktøjer, da de giver anledning til refleksioner og genovervejelser. Problemet er, at de giver andre, som man ikke er enige med, anledning til det samme. En af de undtagelser, regeringen var begejstret for, var grønt skib-ordningen om nedsættelse af afgiften for fartøjer, der kan påvise en bæredygtig affaldshåndtering ombord. Den undtagelse skulle nødig blive fjernet igen med en revisionsbestemmelse.

Med hensyn til høringssvarene noterede han, at Danske Rederier udtrykte en anden holdning end Danske Havne, og sådan var der interessenter, som trak i hver sin retning.

**Holger K. Nielsen** vurderede, at der overordnet var tale om et fremskridt. Socialistisk Folkeparti kunne derfor støtte forhandlingsoplægget.

**Henning Hyllested** henviste til, at ministeren havde sagt, at en tredjedel af skibenes affald i øjeblikket røg i havet. Men hvad havde man regnet sig frem til, at de nye bestemmelser ville betyde? Var et nu kun en femtedel, der ville ryge ombord? For Enhedslisten var det afgørende, om der faktisk var tale om et fremskridt. Hensigterne er gode, og de hidtidige bestemmelser havde ikke været effektive nok.

**Miljø- og fødevareministeren** svarede, at der ikke engang i hele træskolængder var lavet beregninger på, hvor store forbedringer man kunne forvente. Men for dem, der kunne finde på at smide affald ombord af økonomiske årsager, var incitamenterne til ikke at gøre det nu til stede.

**Henning Hyllested** måtte have tillid til, hvad ministeren sagde. Der var tale om en opstramning af MARPOL-konventionen, så Enhedslisten kunne tøvende bakke op om forhandlingsoplægget.

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



**10. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport**

– *Fremskridtsrapport*

KOM (2017) 0653

Rådsmøde 3623 – bilag 2 (samlenotat side 2)

**Miljø- og fødevareministeren:** Forslaget om renere køretøjer er en del af den såkaldte vejpakke fra Kommissionen. Formandskabet vil på rådsmødet alene give en fremskridtsrapport for drøftelsen af forslaget.

Formålet med Kommissionens forslag er at fremme andelen af renere og mere energieffektive køretøjer i offentligt eje eller leasing. Det sker for at bidrage til en reduktion i de samlede transportemissioner.

Regeringen ser positivt på intentionerne i forslaget om at fremme mere miljøvenlige teknologier og bidrage til at forbedre luften særligt i byerne.

Forslaget er generelt blevet modtaget positivt af medlemslandene. De fleste lande er fortsat ved at undersøge de nationale omkostninger og har derfor ikke taget stilling til forslaget.

Vi er fortsat i færd med at vurdere konsekvenserne for Danmark af forslaget. Vi forventer at kende dem nærmere i slutningen af juni i år. Derefter vil der blive oversendt et revideret grundnotat.

**Rasmus Nordqvist** efterlyste en uddybning af regeringens holdning, også til de markante og interessante høringssvar fra Det Økologiske Råd og Danmarks Naturfredningsforening, som bl.a. nævnte, at mange store byer allerede havde overhalet målene. Det var også værd at bemærke, at rene køretøjer her også omfattede de gasdrevne, selv om gas ikke er så rent som mange andre drivmidler.

**Miljø- og fødevareministeren** svarede, at Miljø- og Fødevareministeriet var i gang med en analyse af, hvad forslaget ville få af konsekvenser for Danmark. Den ville blive færdig i juni, hvorefter den ville blive oversendt.

**Rasmus Nordqvist** opfordrede til, at ministeriet i sin analyse også undersøgte konsekvenserne for luftkvaliteten og klimaet – og ikke kun de økonomiske konsekvenser, som det plejede at være tilfældet i de vurderinger, man laver fra regeringens side.

**Miljø- og fødevareministeren** modsagde Rasmus Nordqvist. Når regeringen udarbejder konsekvensvurderinger, omfattede de bestemt også konsekvenser for miljøet.

**11. Eventuelt**

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

**12. Siden sidst**

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

#### **Punkt 4. Modtagelse af deputation: Jens-Peter Bonde og Uffe Østergaard om EU's fremtid**

EUU alm. del (17) – bilag 700 (materiale fra Jens-Peter Bonde og Uffe Østergaard)

Jens-Peter Bonde, journalist og forfatter, tidligere MEP  
Uffe Østergaard, professor ved CBS og Aarhus Universitet

**Uffe Østergaard** fortalte, hvordan han og Jens-Peter Bonde havde opdaget, at deres opfattelser, som man ellers skulle tro var modsatrettede, idet den ene var kendt som føderalist og den anden som EU-skeptiker, egentlig var ret ens, når det kom strategier for forholdet mellem Danmark og EU.

De ville gerne præsentere et par forslag. Det ene drejede sig om, at fagudvalgene burde inddrages mere i Europaudvalgets arbejde, fordi detaljerne ofte bliver meget tekniske. Det andet handlede om direkte valg af kommissærer og det tredje om de danske undtagelser.

Baggrunden for deres fælles analyse var, at Uffe Østergaard efter et langt livs arbejde med europæisk politik havde måttet konstatere, at nationalstaterne var blevet vinderne i det europæiske samarbejde. Det var dem, der var endt med at være de stærke, og det var kommet som en overraskelse for både tilhængerne og for modstanderne. Men det var udgangspunktet, og når så EU vedtager en masse regler, må man finde ud af, hvordan man bedst sikrer sig, at lovgiverne kan holde øje med detaljerne og arbejde sammen på en demokratisk måde.

**Jens-Peter Bonde** påpegede, at det ikke er normen i EU, at det er folkevalgte, der træffer beslutninger. De folkevalgte ser kun 8,1 pct. af direktiverne – resten udarbejdes og implementeres af embedsmænd og ministre som bekendtgørelser og cirkulærer. I 2016 var ministrene i Rådet inde over nul love. Samtlige love blev vedtaget i en af de 275 arbejdsgrupper, og til sidst – da kompromiserne var udarbejdet i trilogerne – blev de forelagt Rådet som A-punkter. I 2017 var det måske en håndfuld love, Ministerrådet var inde over, men i hovedsagen var det stadig embedsmænd, der stod for hele behandlingen.

Folketinget udgør en undtagelse i EU. I 2017 gav Europaudvalget 69 forhandlingsmandater til 1936 EU-love. Det var ganske vist en tredobling i forhold til 2015, men det er stadig umuligt for udvalget at gennemgå 1936 love på et år. Derfor burde man lade sig inspirere af det tyske europaudvalg, som sender alle EU-forslag ud til behandling i Forbundsdagen. Hvert forslag burde tilsvarende via Folketingssekretariatet gå ud til de relevante fagudvalg, som skulle komme med skriftlig indstilling til Europaudvalget. Til sidst kunne forslagene så komme til elektronisk afstemning i Salen. Europaudvalget skulle i stedet koncentrere sig om det overbyggende arbejde og om alliancedannelser i EU – dvs. spørgsmål som, hvordan man får andre lande og de politiske grupper i Europa-Parlamentet til at

støtte den danske holdning. På det punkt er fagudvalgene nemlig omvendt hjælpløse – her skal man have et trænet Europaudvalg til at sikre fremskridt.

I Europa-Parlamentet foregik der ganske vist nu forhandlinger om at få trilogerne åbnet en smule, men det havde lange udsigter. Hvis man skulle have ændre lovgivningsprocessen i EU, var man nødt til at tage fat i det organ, som har eneret til at stille forslag, nemlig Kommissionen. Det er grotesk, at de, der stiller forslag i EU, er dem, man ikke kan stemme på, mens dem, man kan stemme på, ikke kan stille forslag. Kommissærerne burde derfor på valg samtidig med MEP'erne. Så kunne der efter hvert valg til Europa-Parlamentet ske en sammenføjning af de forskellige demokratiske ønsker, befolkningerne måtte have signaleret i de enkelte lande. Det er den eneste måde, man kan sikre Parlamentet en vis legitimitet på, når valgdeltagelsen var faldet fra 63 pct. i 1979 til 43,1 pct. i 2014 – i Slovakiet var den helt nede på 13,1 pct., og pilen pegede nedad, især hvis der ikke skete noget nyt. Føderalisterne i Bruxelles var efterhånden ved at indse, at et valg til Europa-Parlamentet mellem Manfred Weber og Martin Schulz næppe er et stort trækplaster, ikke engang i Tyskland. Det ville derimod få valgdeltagelsen i vejret, hvis man samtidig kunne stemme på den tyske kommissær i Tyskland, den danske kommissær i Danmark osv.

Det tredje forslag gik ud på, at de danske forbehold skulle lempes, så man kunne arbejde med dem i praksis.

**Holger K. Nielsen** indvendte over for Jens-Peter Bonde, at de mange tusind direktiver, medlemmerne ikke får at se, er rent tekniske direktiver, f.eks. inden for landbrugspolitikken. Han kunne selv huske sin tid som sekretær i det daværende EF-Parlament, hvordan man dagligt modtog EF-Tidende med redegørelser over niveauer for eksportrestriktioner og svinepriser. De detaljer kunne man da ikke forlange, at medlemmerne skulle sidde og stemme om.

**Jens-Peter Bonde** modsagde Holger K. Nielsen, for det var let nok at bundte tekniske direktiver sammen og stemme om dem samlet, som man gør i Europa-Parlamentet. Og hvem skulle desuden afgøre, hvad der er vigtigt? F.eks. om pesticider i drikkevandet er politik eller teknik? Eller en frihandelsaftale med Canada – skal den forelægges Europaudvalget, eller er det en teknisk detalje, ministrene selv kan stå for? Det ville være mere betryggende, hvis det var udvalgsformanden og hans sekretariat, der fik hele lov-mængden til gennemsyn og udpegede, hvilke der skulle gives en seriøs behandling gennem fagudvalgene, og hvilke man gerne ville give slip på gennem en teknisk løsning. Nedfra og op er bedre end oppefra og ned. Når kun 8 pct. af direktiverne forelægges for Folketinget, er det alt for få, også når de mest tekniske sorteres fra. Det ville være umuligt at passe for Europaudvalget, hvis det hele skulle med, så det måtte ud til fagudvalgene først. Europaudvalget burde koncentrere sig om alliancedannelser i EU. Man får ikke ordentlig indflydelse, hvis ikke man har en fagligt funderet indstilling om, hvad man vil.

Man kunne sammenligne med, hvad Finansudvalget gjorde i gamle dage. Hvert medlem havde i sin tid sit afsnit i finansloven, som vedkommende skulle læse kritisk og forelægge

for udvalget. Her hjalp man hinanden, og det er man nødt til. Og udvalget burde have langt bedre teknisk hjælp. I Tyskland har de politiske partier ansat et stort antal europapolitiske medarbejdere, så f.eks. De Grønne har mange ansatte i Bruxelles til at sikre indflydelse til de tyske Grønne. De har desuden fortrolige lister over alle lovforslag fra EU, hvor der til hvert forslag af betydning er et udvalgsmedlems navn, som er ansvarligt – og mange steder er der også skyggeansvarlige fra andre partier. De har også et ordentligt rejsebudget, så de kan sikre sig, at de kan skabe alliancepartnere.

I 2006 indgik den tyske regering, Forbundsrådet og Forbundsdagen en aftale om, at folkevalgte kan få adgang til alle fortrolige dokumenter. Der findes ikke dokumenter, som ikke kan rekvireres af medlemmer af Forbundsdagen. I Danmark var man ikke kommet ret langt – i gamle dage var Danmark bedst til aktindsigt, men nu var landet havnet langt nede.

**Uffe Østergaard** afrundede med en opfordring til medlemmerne om at tage forslagene til sig og drage nytte af Jens-Peter Bondes erfaringer som mangeårig MEP.

**Formanden** supplerede ved at sige, at det var en højaktuel opfordring, idet en arbejdsgruppe i øjeblikket sad og undersøgte, hvordan det europapolitiske arbejde skal organiseres fremover.

Mødet sluttede kl. 14.53