



FOLKETINGET

Europaudvalget

Referat af 4. europaudvalgsmøde

Mødedato: fredag den 3. november 2023

Tidspunkt: kl. 08.30

Sted: vær. 2-133

Dagsorden

Den 2. november 2023

1. Modtagelse af deputation fra Legebranchen vedr. revision af legetøjsdirektivet
KOM (2023) 0462

- L 2. Godkendelse af brev vedr. ordningen for bevillinger til EU-oplysning og –debat gennem Europa-Nævnet
EUA alm. del (20231) – Bilag 88 (udkast til brev til Kulturministeriet)

- L 3. Drøftelse af redegørelsesdebat om udviklingen i EU-samarbejdet
EUA alm. del (20231) – Bilag 79 (brev fra Folketingets formand om nye behandlingsformer for redegørelser)

4. Rådsmøde nr. 3980 (økonomi og finans) den 9. november 2023
Forelæggelse ved økonomiministeren
EUA alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

5. Rådsmøde nr. 3981 (økonomi og finans – budget) den 10. november 2023
Forelæggelse ved finansministeren
EUA alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

6. Kommissionens forslag til ændringsbudget nr. 4 til EU's budget for 2023
Forelæggelse ved finansministeren
– *Orientering*
KOM (2023) 0530
KOM (2023) 0530 – Bilag 2 (samlenotat)
EUA alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

4. europaudvalgsmøde 3/11-23

- FO 7. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om kørekort
Forelæggelse ved transportministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2023) 0127
KOM (2023) 0127 – Bilag 5 (samlenotat)
KOM (2023) 0127 – Bilag 6 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)
KOM (2023) 0127 – Bilag 4 (henvendelse af 23/10-23 fra Danmarks Frie Autocampere)
EUU alm. del (20222) – Bilag 589 (udvalgsmødereferat side 894, deputation fra Optikerforeningen og side 917, senest behandlet i EEU 26/5-23)
- FO 8. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet
Forelæggelse ved transportministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2023) 0445
KOM (2023) 0445 – Bilag 2 (samlenotat)
KOM (2023) 0445 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)
- FO 9. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer
Forelæggelse ved transportministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2023) 0256
KOM (2023) 0256 – Bilag 2 (samlenotat)
KOM (2023) 0256 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)
- FO 10. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester
Forelæggelse ved transportministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2023) 0441
KOM (2023) 0441 – Bilag 2 (samlenotat)
KOM (2023) 0441 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

4. europaudvalgsmøde 3/11-23

11. Siden sidst

Orientering ved transportministeren

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

a) Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneanråde
KOM (2023) 0443

b) Traktatkrænkelssag C-167/22 om maksimalt 25 timer parkering på danske motorvejsrastesteder på statslige veje
EUU alm. del (20211) – Bilag 502 (notat om afgivelse af indlæg)

L 12. Drøftelse af Kommissionens arbejdsprogram for 2024

KOM (2023) 0638

EU-note (20231) – E 6 (EU-nyt af 18/10-23 om arbejdsprogrammet)

L 13. Udvalgets videre behandling af følgende forslag

a) Forordningsforslag om planter frembragt ved nye genomteknikker
KOM (2023) 0411
KOM (2023) 0411 – Bilag 4 (udkast til fælles udtalelse)

b) Direktivforslag om et EU-handicapkort og EU-parkeringskort for personer med handicap
KOM (2023) 0512
KOM (2023) 0512 – Bilag 3 (Socialudvalgets udtalelse)

L 14. Eventuelt

Der vedlægges foreløbige oversigter over de under punkterne 4-5 nævnte møder.

Praktiske oplysninger:

Hvor intet andet er angivet, afholdes Europaudvalgets ordinære møder for åbne døre. Tilmelding for tilhørere skal ske *senest kl. 12.00 dagen inden mødet* ved Europaudvalgets sekretariat (europaudvalget@ft.dk; tlf. +45 33 37 36 10). Der vil være pladsbegrænsning.

Anvendte forkortelser:

FF =Forventet forhandlingsoplæg

FO =Forhandlingsoplæg

FL =Forventet lukket behandling

L =Lukket behandling

Rådsmøde nr. 3980 (økonomi og finans) den 9. november 2023

1. Reform af EU's finanspolitiske regler
 - *Orientering*
 - KOM (2023) 0241, KOM (2023) 0240, KOM (2023) 0242
 - Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 2)
 - EU-note (20222) – E 21 (EU-Nyt om reform af EU's finanspolitiske regler)
 - EUU alm. del (20222) – Bilag 627 (udvalgsmødereferat side 1071 FO, forhandlingsoplæg forelagt EEU 14/6-23)

2. Økonomiske og finansielle konsekvenser af Ruslands invasion af Ukraine
 - *Orientering*
 - KOM (2023) 0338
 - Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 29)
 - EUU alm. del (20231) – Bilag 71 (udvalgsmødereferat side 1270 FO, forhandlingsoplæg forelagt EEU 29/9-23)

3. Implementering af genopretningsfaciliteten (RRF)
 - *Orientering*
 - KOM (2020) 0408, KOM (2022) 0231, KOM (2023) 0673, KOM (2023) 0674, KOM (2023) 0671, KOM (2023) 0685
 - Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 34)
 - EUU alm. del (20222) – Bilag 544 (udvalgsmødereferat side 778 FO, forhandlingsoplæg forelagt EEU 12/5-23)
 - EUU alm. del (20222) – Bilag 36 (udvalgsmødereferat side 14 FO, forhandlingsoplæg vedr. REPowerEU forelagt 22/11-22)
 - EUU alm. del (20211) – Bilag 718 (udvalgsmødereferat side 1272, samråd 16/6-21 om Danmarks konvergensprogram)
 - EUU alm. del (20201) – Bilag 401 (udvalgsmødereferat side 1098 FO, forhandlingsoplæg vedr. genopretningsfaciliteten forelagt 16/6-20)

- * 4. Evaluering af det europæiske semester 2023
 - *Orientering*
 - Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 48)

- * 5. Rådskonklusioner vedr. EU-statistikken
 - *Orientering*
 - Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 56)

- * 6. Det Europæiske Finanspolitiske Råds årsrapport 2023
 - *Orientering*
 - Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 61)

4. europaudvalgsmøde 3/11-23

7. Revisionsrettens årsberetning om budgetgennemførelsen i 2022

– *Orientering*

Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 67)

8. Eventuelt

9. Siden sidst

Dagsordenspunkt 2 hører under Finansministeriet, Udenrigsministeriet og Økonomiministeriets ressort.

Dagsordenspunkt 7 hører under Finansministeriet og Økonomiministeriets ressort.

Dagsordenspunkt 1, 3, 4, 5 og 6 hører under Økonomiministeriets ressort.

* Dagsordenspunktet forventes ikke forelagt mundtligt.

4. europaudvalgsmøde 3/11-23

Rådsmøde nr. 3981 (økonomi og finans – budget) den 10. november 2023

1. Kommissionens ændringsbrev nr. 1 til EU's 2024-budget
– *Orientering*
KOM (2023) 0531
Rådsmøde 3981 – Bilag 1 (samlenotat)
EUU alm. del (20222) – Bilag 678 (udvalgsmødereferat side 1137 FO,
forhandlingsoplæg vedr. EU's budget 2024 forelagt EEU 27/6-23)
2. Eventuelt
3. Siden sidst

Dagsordenspunkt 1 hører under Finansministeriets ressort.



Referat af 4. europaudvalgsmøde

Dato: fredag den 3. november 2023
Tidspunkt: kl. 08.30
Sted: vær. 2-133

Til stede: Niels Flemming Hansen (KF), formand, Henrik Møller (S), Karin Liltorp (M), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD), Alex Ahrendtsen (DF), Marianne Bigum (SF), Søren Søndergaard (EL), Christian Friis Bach (RV), Helene Liliendahl Brydesholt (ALT) og Theresa Scavenius (UFG).

Desuden deltog: Økonomiminister Troels Lund Poulsen, finansminister Nicolai Wammen, transportminister Thomas Danielsen samt en deputation fra Legebranchen repræsenteret ved formand Ole Hammer, sekretariatschef Betina Schiønning og sikkerhedskonsulent Jon Vastrup.

Henrik Møller fungerede som formand under hele mødet.

Punkt 1. Modtagelse af deputation fra Legebranchen vedr. revision af legetøjsdirektivet KOM (2023) 0462

Legebranchen

Formand Ole Hammer
Sekretariatschef Betina Schiønning
Sikkerhedskonsulent Jon Vastrup

Ole Hammer: Tak for muligheden for at opsummere Legebranchens vigtigste synspunkter om Kommissionens forslag til den nye legetøjsforordning og selvfølgelig også om regeringens foreløbige holdning.

Legebranchen er en lille branche forening, som består af etiske virksomheder, der enten selv producerer, importerer eller sælger legetøj til danske forbrugere. Vi arbejder generelt for at højne kvaliteten og sikkerheden af legeprodukter i Danmark, bl.a. ved til stadighed at sikre, at vores medlemmer overholder reglerne. Regeloverholdelse betyder rigtig meget for os. Vi har både meget store medlemmer – f.eks. LEGO, som jeg selv kommer fra, og Salling Group – og meget små medlemmer som enkeltmandsvirksomheder og enkeltmandslegetøjsforretninger.

For så vidt angår legetøjsforordningen vil jeg tillade mig at komme med fire opfordringer til, hvordan vi mener, at udvalget bør dirigere regeringen i de kommende forhandlinger i Rådet.

Det eksisterende legetøjsdirektiv er, som Kommissionen ser det, ikke godt nok til at beskytte børn tilstrækkeligt, og der er for meget ulovligt legetøj i EU. Det er vi generelt set enige i, og derfor har vi budt revisionen velkommen.

Vi er enige i, at visse kemikaliekrav i det gældende legetøjsdirektiv simpelt hen ikke er stærke nok. F.eks. er grænseværdierne for især nitrosaminer og CMR-stoffer (C: Carcinogen, M: Mutagen, R: Reproduktionsskadelig), som er kræftfremkaldende, simpelt hen for høje i dag. Vi mener desuden, at hormonforstyrrende stoffer, der påvirker mennesker, skal klassificeres på samme niveau som CMR-stofferne. Det ligger også i forslaget, at grænseværdier for indhold i legetøj til børn over 3 år løbende bør kunne revideres, og det er vi glade for.

Kommissionens forslag indeholder også en række yderligere krav, som det hverken er muligt at kontrollere eller dokumentere overholdelsen af, og det bliver lidt svært at håndtere. Det drejer sig især om forbud imod tilsætning af visse stoffer uden en nedre grænseværdi, altså en nulværdi. De detektionsmuligheder, vi har i dag, arbejder alle sammen med en nedre værdi, og derfor kan vi aldrig nå dertil, hvor vi kan dokumentere nulindhold.

Derudover indeholder forslaget også et krav om, at legetøj ikke må skade børns mentale og psykiske sundhed. Vi ved simpelt hen ikke, hvad det betyder. Der er ikke nærmere redegjort for, hvordan man skal kunne godtgøre, at man har testet for mental sundhed og trivsel, så vi mener ikke, at det krav – uanset at det har en god hensigt – hører til i en ret specifik lovgivning.

Derfor er vores første opfordring, at man bør forpligte regeringen til at arbejde for, at der kun indføres krav til indretning af legetøj, som i praksis kan dokumenteres, hvor virksomhederne kan se hvordan det gøres, og at det kan håndhæves af myndighederne.

Vi er helt enige i Kommissionens syn på, at der er for meget ulovligt legetøj på markedet i Europa. Men vi er ret skeptiske over for, om Kommissionens forslag og i særdeleshed de yderligere forslag fra regeringen faktisk vil skabe forbedring for børns sikkerhed. Legetøj er et af de allermest regulerede områder af alle forbrugerprodukter, og det er kun godt og rimeligt. Men hvis man rydder nogle af uhensigtsmæssighederne i den nuværende lovgivning af banen, f.eks. ændring af grænseværdierne for CMR-stoffer og nitrosaminer, er legetøj faktisk sikkert i dag – vel at mærke hvis man overholder de regler, der allerede gælder for både fysisk design og kemisk indhold.

Til gengæld er der en anden stor udfordring, der også tidligere har optaget udvalget, som man fortsat skal have fokus på. Det handler om, at alt for meget ulovligt og farligt legetøj kommer fra operatører i tredjelande via onlinemarkedspladser som f.eks. Amazon og Wish, der i dag ikke har noget ansvar for at sikre overholdelse af reglerne. Ingen kan kontrollere legetøjet, og ingen har ansvaret for, at det lever op til lovgivningen.

Det var ellers muligt at regulere det, f.eks. gav DSA (Digital Services Act) mulighed for det, men man valgte ikke at regulere det. Vi ser det som et politisk valg, og derfor vil vi også tillade os at stille spørgsmålet om, hvorvidt de europæiske forbrugere får mere sikkert legetøj i hænderne, hvis man strammer reglerne yderligere, når nu onlinemarkedspladser og -platforme har lov til at indføre legetøj, der er usikkert. Vi mener simpelt hen ikke, at det er rimeligt. De virksomheder, der ønsker at være ansvarlige, som vi repræsenterer, skal nok overholde lovgivningen, uanset hvor stram den er, og uanset om kravene giver mening. Men virkeligheden er, at jo flere krav og processer, der skal overholdes, jo dyrere bliver legetøjet, og jo flere forbrugere vil blive skubbet over på det grå marked, hvor det bliver billigere, og hvor der ikke er krav til opfyldelse af lovgivningen.

Vores anden opfordring til jer i dag er derfor, at man bør forpligte regeringen til at arbejde for, at onlinemarkedspladser og lignende platforme skal være ansvarlige for at sikre, at der er valid og korrekt dokumentation for, at legetøjet opfylder legetøjsforordningens krav, når de formidler legetøj fra tredjelande.

Regeringen lægger op til, at der i tillæg til Kommissionens forslag bl.a. skal arbejdes for, at flere farlige kemikalier, der ikke har direkte relevans for børns sikkerhed og sundhed, som jo er formålet med legetøjsforordningen, skal omfattes af generelt forbud. Derudover lægger regeringen op til, at der indføres en pligt til at deklarere kemikalier på legetøj, som er kemiske blandinger. Der er allerede et meget højt beskyttelsesniveau hvad angår legetøj, når man sammenligner med andre produktgrupper, som børn til daglig er i kontakt med, f.eks. sengetøj, børnetøj og elektronik, og de lever ikke op til de krav. Alligevel vil vi gerne støtte, at der kommer deklarationer på kemisk legetøj. I noget legetøj, f.eks. slim og sæbebobler, kommer man i direkte kontakt med kemien, og der giver det god mening, at der er en form for deklaration på produkterne.

Men det kræver, at deklarationen giver mening for den almindelige borger, så man ikke behøver en kandidatgrad i kemi for at kunne forstå det, og at der afsættes tilstrækkelige midler til effektivt at gennemføre markedskontrol af, at deklarationerne er korrekte og ægte. Regeringen ønsker også at lade flere stoffer være omfattet af det generelle forbud, og det mener vi er uproportionalt og konkurrenceforvridende. For det skal igen understreges, at alt det legetøj, der i forvejen skal gennemgå en stor risikovurdering, også skal vurderes kemisk. Derfor er stoffer, der udsætter børn for risiko, allerede i dag forbudt.

Regeringen foreslår nu, at legevirkomhederne som den eneste branche, der sælger forbrugerprodukter, skal tage ansvar for at stoppe brugen af en række stoffer, som ikke har direkte betydning for børns sikkerhed og sundhed, men som har en indvirkning på miljøet. Selv om vi er enige i, at vi skal beskytte miljøet, og at vi for den sags skyld også skal regulere indhold, mener vi ikke, at det hører til i en specifik lovgivning, men at det skal være generelt, f.eks. i REACH-lovgivningen, så det dækker alle produkter.

Derfor er vores tredje opfordring til udvalget, at man bør forpligte regeringen til at vente med at arbejde for yderligere restriktioner af kemiske stoffer, til det kan ske i en horisontal regulering, der gælder for alle forbrugerprodukter. Hvis regeringen ønsker at arbejde for deklarationer på kemisk legetøj, hvilket vi også går ind for, skal det gøres på en måde, som giver mening, så myndighederne både kan kontrollere det, og deklarationerne kan forstås af almindelige mennesker.

Det er et nationalt anliggende at håndhæve EU-reglerne, og det ligger legebranchen meget på sinde, at håndhævelsen af legetøjsreglerne både er effektiv, så den rammer de virksomheder i Danmark, som ikke ønsker at overholde sikkerhedsreglerne, og at håndhævelsen er proportional og risikobaseret. Men vi har noteret, at der ikke er allokeret mærkbart flere ressourcer til Kemikalieinspektionen, som har haft ansvaret for al kemikaliekontrol i Danmark de sidste mange år, og de har kun 20 medarbejdere. De har simpelt hen ikke ressourcer til at gennemføre den markedsovervågning, som er nødvendig i dag. Vi mener ikke, at det hænger sammen, når regeringen foreslår vidtgående stramninger af kemikalierereguleringen uden samtidig at tilføre yderligere midler til inspektion.

Vi mener, at markedsovervågning er essentielt, men det skal gennemføres af myndigheder. Der har været tradition for, at Forbrugerrådet Tænk har overtaget en del af det, og vi mener, at man skal sikre, at det er myndigheder, der gennemfører den form for inspektion af hensyn til både kompetencer og kvalitet, og at det i øvrigt ikke overlades til en ngo.

Derfor er den sidste opfordring, at udvalget under alle omstændigheder bør pålægge regeringen at sikre, at der afsættes mærkbart flere midler til effektiv og grundig kontrol af legetøjsreglerne. Det er desuden afgørende, at kontrollen udføres af myndigheder og udføres proportionalt og risikobaseret med henblik på at ramme de virksomheder, som faktisk ikke ønsker at overholde lovgivningen, og de produkter, som er til størst skade for børn.

Søren Søndergaard (EL): Jeg er fuldstændig enig i, at vi har oplevet et kæmpe problem via onlineplatformene. Det er også fuldstændig korrekt, at det er et politisk valg, at man har valgt ikke at regulere dem. Har I nogen fornemmelse af, hvorfor man har valgt at ikke regulere dem?

Christian Friis Bach (RV): Har I en europæisk brancheorganisation, og ligger I på linje med dem, eller er der store europæiske forskelle i, hvordan branchen tilgår det?

Theresa Scavenius (UFG): Hvad angår nedre grænser og børns mentale sundhed synes jeg netop, at det interessante ved forslaget er, at man vender bevisbyrden om. Hvis der bare er en risiko, bliver vi nødt til at sørge for, at vi har børnenes sikkerhed i mente, og så skal man ikke bevise, at det ikke påvirker dem. Det synes jeg personligt er meget stærkt ved forslaget.

Ved vi noget om størrelsesforholdet imellem, hvor meget legetøj der kommer ind gennem online platforme fra tredjelande, i forhold til hvad der bliver købt på europæisk plan?

Betina Schiønning: Til Søren Søndergaard: Jeg var i Europaudvalget den 4. november 2021 på vegne af Dansk Erhverv for at fortælle om DSA'en, og hvordan vi både fra Dansk Erhvervs og fra legebranchens side så på, at man valgte at behandle onlinemarkedspladser, som formidler fysiske produkter, på linje med f.eks. Facebook, hvor man havde et hensyn at tage til ytringsfriheden. Det var vi stærkt fortørnede over, for vi mener ikke, at de to ting overhovedet er sammenlignelige.

Christel Schaldemose var rapporteur for Europa-Parlamentet, og hun kæmpede en brav kamp – tak til hende for det – men onlinemarkedspladser og -platforme nyder som udgangspunkt ansvarsfrihed som formidler. Jon Vastrup har været kvalitetsansvarlig i det gamle Top Toy og ved, at der er mange, der tilbyder legetøj f.eks. fra Kina. Det bliver sorteret fra, når man importerer korrekt og på den traditionelle vis via containere. Det bliver ikke sorteret fra, når købet foregår gennem en onlinemarkedsplads, fordi de har fri adgang til at komme ind, og onlinemarkedspladsen har ikke et incitament til at stoppe det, fordi de ikke har det ansvar, en importør har.

Det forsøgte vi at få igennem med DSA'en. Det fik vi ikke, og en af begrundelserne var, at det kunne man altid gøre senere. Nu henviser Kommissionen så til, at man ikke kan regulere markedsplatformenes ansvar i den sektorspecifikke legetøjslovgivning, fordi man har nogle horisontale principper. Men disse principper stammer jo alene fra DSA'en. Vi mener, at det er muligt at regulere onlinemarkedspladsernes ansvar i legetøjsdirektivet. Det er et politisk valg, at man ikke gør det, og vi forstår ikke, at man ikke gør det, når Kommissionen siger, at det vigtigste for dem er, at børns sikkerhed ikke trædes under fode. På det punkt er den europæiske brancheorganisation Toy Industries of Europe fuldstændig på linje med os, hvilket Christian Friis Bach spurgte til. Der er små

forskelle i vores holdninger, bl.a. om deklARATIONER, som den danske regering foreslår. Det er kun den danske nationale brancheforening, der er indforstået med det.

Jon Vastrup: Til Theresa Scavenius hvad angår nulindhold og dokumentation af fravær af risiko: Det er et helt generelt princip i risikovurdering, at det ikke kan lade sig gøre at dokumentere fravær af risiko. Man kan forsøge at kvantificere den risiko, der måtte være, og det skal man allerede i en sikkerhedsvurdering, men man kan aldrig dokumentere, at der er nulrisiko, ligesom man heller ikke kan dokumentere, at der er nul indhold af kemikalier i et produkt. Der findes ikke nogen testmetoder, som går ned til nul – alle testmetoder har en detektionsgrænse. Hvis man pålægger virksomhederne at dokumentere det, kan det ikke lade sig gøre, fordi man kan ikke teste for det. Myndighederne kan heller ikke bagefter håndhæve det, for de har heller ikke en testmetode, der går ned til nul. Det er fra et teknisk synspunkt ikke en gangbar tilgang til problemstillingen. Man må sætte et niveau, hvor det er så og så sikkert, og så kan man skrive det ind i lovgivningen.

Betina Schiønning: Theresa Scavenius spurgte, hvor mange procent af det ulovlige legetøj, der kommer ind fra tredjelande. Vi ved det ikke, for vi ved ikke præcis, hvor tingene kommer fra. Der bliver ikke ført statistik, men ud fra undersøgelser af, hvad der bliver solgt på onlinemarkedspladser, er 90 pct. af det legetøj, der bliver købt fra tredjelandssælgere, ulovligt. Den procentsats svarer overhovedet ikke til det, man finder i markedskontrollen i Europa på de traditionelle virksomheder.

Ole Hammer: Vi sender selvfølgelig opfordringerne til jer. De er ret tekniske, så det kan være rart at have dem på skrift.

L Punkt 2. Godkendelse af brev vedr. ordningen for bevillinger til EU-oplysning og –debat gennem Europa-Nævnet

EUU alm. del (20231) – Bilag 88 (udkast til brev til Kulturministeriet)

Punktet blev behandlet for lukkede døre.

- L Punkt 3. Drøftelse af redegørelsesdebat om udviklingen i EU-samarbejdet**
EUV alm. del (20231) – Bilag 79 (brev fra Folketingets formand om nye
behandlingsformer for redegørelser)

Punktet blev behandlet for lukkede døre.

Punkt 4. Rådsmøde nr. 3980 (økonomi og finans) den 9. november 2023

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Jeg forelægger alle sager til orientering. Jeg henviser generelt til samlenotatet.

1. Reform af EU's finanspolitiske regler

– *Orientering*

KOM (2023) 0241, KOM (2023) 0240, KOM (2023) 0242

Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 2)

EU-note (20222) – E 21 (EU-Nyt om reform af EU's finanspolitiske regler)

EUU alm. del (20222) – Bilag 627 (udvalgsmødereferat side 1071 FO,
forhandlingsoplæg forelagt EUU 14/6-23)

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Ecofin-rådet skal drøfte reformen af de finanspolitiske regler. Formandskabet ventes snart at præsentere konkrete kompromisforslag, muligvis forud for dette ecofinrådsmøde.

Formandskabets kompromisforslag ventes generelt at fastholde centrale elementer i Kommissionens forslag fra april 2023. Det gælder bl.a. forslaget om, at landene skal fremlægge nationale mellemfristede planer med en sti for de offentlige nettoudgifter samt reformer og investeringer. Planerne skal indeholde en tilpasningsperiode for udgiftsstien, hvorefter høj gæld skal begynde at falde. Tilpasningsperioden er 4 år, men kan forlænges til op til 7 år, hvis landet forpligter sig til reformer og investeringer, der bl.a. styrker vækstpotentialet og den finanspolitiske holdbarhed.

Kompromisforslaget ventes også at lægge op til en procedure for store underskud på linje med de gældende regler, hvor lande med underskud over 3 pct. af bnp får en henstilling med anbefalinger om at rette op på finanspolitikken.

Kompromisforslaget ventes samtidig at lægge op til justeringer i forhold til Kommissionens forslag på nogle områder, som er centrale i forhandlingerne. Det gælder især bestemmelserne vedrørende gældsreduktion. Nogle lande – herunder Danmark – lægger stor vægt på, at der skal være minimumskrav om, hvor meget og hvor hurtigt høj gæld skal nedbringes. Dvs. krav, som er mere konkrete end Kommissionens forslag om, at lande med høj gæld blot skal sikre, at gælden sandsynligvis falder under forskellige antagelser om vækst og renter m.v.

Kompromisforslagene ventes også at indeholde bestemmelser, der skal fremme reformer og investeringer. Det kan bl.a. dreje sig om præciseringer af kriterier for reformer og investeringer, som et land skal gennemføre for at få forlænget sin tilpasningsperiode fra 4 til 7 år, inden gælden skal falde. Danmark arbejder her for, at et land skal gennemføre reformer, der styrker de offentlige finanser og deres holdbarhed på lang sigt, hvis landet skal have længere tid til tilpasning af finanspolitikken på kort sigt.

4. europaudvalgsmøde 3/11-23

Kompromisforslagene ventes også at indeholde bestemmelser om de såkaldte relevante faktorer, som indgår i vurdering af, om underskud lige over 3 pct. af bnp er uforholdsmæssig store og derfor skal føre til en henstilling. Formandskabet ventes bl.a. at foreslå, at forøgelse af forsvarsudgifter kan udgøre en formildende omstændighed i vurderinger vedrørende behovet for henstillinger.

Hvad angår den institutionelle balance ventes formandskabet bl.a. at lægge op til, at der generelt ikke ændres ved rollen for de uafhængige finanspolitiske institutioner i implementeringen af reglerne sammenlignet med i dag.

Formandskabet vil muligvis også lægge op til justeringer af de foreslåede bestemmelser om håndhævelsen af reglerne. Det kan bl.a. dreje sig om mere specifikke bestemmelser for brug af kontrolkontoen, der skal registrere afvigelser fra udgiftsstierne, f.eks. ved at proceduren vedrørende henstillinger automatisk åbnes, hvis et land har flere mindre årlige overskridelser af udgiftslofterne, der tilsammen overskrider en vis grænse.

Formandskabet ventes at arbejde for fremskridt og om muligt enighed om nogle af de store spørgsmål på dette ecofinrådsmøde med henblik på enighed om et samlet kompromisforslag i december.

Fra dansk side spiller vi fortsat en konstruktiv rolle i forhandlingerne. Vi har bl.a. foreslået et kompromis på det store spørgsmål om minimumskrav til gældsreduktionen i lande med høj gæld, som er mere konkrete end Kommissionens forslag. Vi har således foreslået, at gælden skal reduceres med 1-1,5 pct. af bnp per år i gennemsnit over en 4-årig periode efter planens tilpasningsperiode, hvor det præcise krav afhænger af især niveauet for landets gæld.

Forslaget skal ramme en balance mellem ambition og realisme. Kravet sikrer således en konkret og væsentlig gældsreduktion samt moderate underskud på sigt. Men det giver samtidig landene tid til at lave tilpasninger af finanspolitikken i form af realistiske udgiftslofter og gennemføre sunde reformer i løbet af tilpasningsperioden, inden minimumskravet til gældsreduktionen binder.

En række lande og formandskabet har støttet eller været åbne over for det danske forslag, herunder på det seneste ecofinrådsmøde. Vi ved ikke, hvordan kompromisforslaget vil se ud på dette centrale punkt, men selve ideen om, at kravene til gældsreduktion skal være konkrete og måles som gennemsnit over en periode, har fået ret bred støtte.

Vi vurderer løbende sagen i lyset af udvalgets mandat fra den 14. juni 2023, herunder når vi ser nogle kompromisforslag. Vi kommer tilbage til sagen i udvalget inden en eventuel enighed i december. For regeringen er det centralt, at vi får en reform med realistiske og ambitiøse regler, der sikrer lavere gæld og sundere offentlige finanser i EU.

Christian Friis Bach (RV): Vi bakker op om regeringens linje.

Kommissionen foreslår at udvide det europæiske semester, så det også kan bidrage til at overvåge implementeringen af nationale mellemfristede planer. Bakker vi op om det fra dansk side?

Hvad er ministerens vurdering af muligheden for at opnå enighed hurtigt, og kan vi gøre noget for at fremskynde processen? Det er vigtigt at opnå enighed i en tid med økonomisk krise og et europaparlamentsvalg rundt om hjørnet.

Theresa Scavenius (UFG): Overordnet er det en god linje for de nationale mellemfristede planer og for at nedbringe gæld hurtigt. Hvad er holdningen blandt landene med høj gæld? Vi kan jo godt blive enige om her, at det er en god idé ikke at have høj gæld, men det vil have konsekvenser for nogle landes samfundsøkonomi. Ved vi noget om risici for fattigdom samt sociale-, miljø- og klimamæssige udfordringer, som vi skal forholde os til for at sikre den europæiske sammenhængskraft?

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Til Christian Friis Bach: Regeringen kan godt støtte, at det europæiske semester udvides, så det også omfatter fremlæggelsen, vurderingen og godkendelsen af landenes mellemfristede planer samt overvågningen af implementeringen af planerne.

NOT Der bliver i hvert fald ikke opnået enighed på mødet i næste uge. Det er ambitionen, at man skal nå det i december, men det er en svær politisk sag med mange forskellige interesser. Vi står over for at europaparlamentsvalg, så man skal ikke langt ind i 2024, inden Europa-Parlamentet ikke er beslutningsdygtigt. Jeg vil have et bedre indtryk af det efter mødet i næste uge, og jeg giver gerne en skriftlig orientering af min vurdering, så I ikke skal vente på en orientering indtil ecofinrådsmødet i december. Men for at være helt transparent, ser man potentielt ind i at blive forsinket her.

Theresa Scavenius spørger, hvad landene med høj gæld mener. De lægger vægt på, at det skal ske i et realistisk tempo, og at der er en grad af mulighed for politisk råderum. Der er også forskellige positioner, alt efter hvordan gælden er opstået. Derfor nævner jeg det, der handler om forsvar. Jeg havde et møde i marts med den polske finansminister, Magdalena Rzeczkowska, som lagde vægt på, at nogle helt særlige udfordringer gør sig gældende hvad angår forsvar, som burde være en formildende omstændighed, når man taler om gæld. Andre mener, at den grønne omstilling burde være en formildende omstændighed. De hensyn skal man prøve at balancere. Jeg synes, at det danske mandat med bred opbakning i Folketinget giver os en god mulighed for at påvirke forhandlingerne.

2. Økonomiske og finansielle konsekvenser af Ruslands invasion af Ukraine

– *Orientering*

KOM (2023) 0338

Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (sammenotat side 29)

EUU alm. del (20231) – Bilag 71 (udvalgsmødereferat side 1270 FO,
forhandlingsoplæg forelagt EEU 29/9-23)

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Vi kender endnu ikke det konkrete fokus for drøftelsen, men et tema kan blive mulighederne for at anvende et eventuelt afkast fra immobiliserede russiske aktiver til at støtte Ukraines genopbygning. På anmodning fra stats- og regeringscheferne pågår på teknisk niveau i EU et arbejde med at kortlægge juridisk gangbare muligheder for at anvende afkastet fra immobiliserede aktiver. Der er endnu ikke konkluderet på dette arbejde. Det sker i koordination med internationale partnere, især i G7-regi.

Det er også muligt, at man vil gøre status på EU's finansielle assistance til Ukraine. Forslaget om en Ukraine facilitet på 50 mia. euro forhandles aktuelt som led i midtvejsevalueringen af EU's flerårige finansielle ramme (MFF-revisionen).

Regeringen støtter, at der findes løsninger på at anvende immobiliserede russiske aktiver til at støtte genopbygningen af Ukraine, ligesom vi støtter forslaget om en Ukraine facilitet på 50 mia. euro.

Christian Friis Bach (RV): Risikerer man, at bundne midler fra danske og europæiske virksomheder i Rusland kan komme i fare, hvis man bruger konfiskerede russiske midler til Ukraines genopbygning? De har jo lovet at retaliere, hvis vi rør russiske midler.

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Det, man drøfter nu, er at anvende et ekstraordinært overskud fra immobiliserede russiske centralbankaktiver, som tilfalder europæiske finansielle virksomheder. Det betyder ikke, at man ikke risikerer en potentiel reaktion fra russisk side. Vi må vurdere det, når vi ser det konkrete forslag. Hele konflikten er meget besværlig, og Rusland vil retaliere, hvis de vurderer, at det er muligt.

3. Implementering af genopretningsfaciliteten (RRF)

– *Orientering*

KOM (2020) 0408, KOM (2022) 0231, KOM (2023) 0673, KOM (2023) 0674, KOM (2023) 0671, KOM (2023) 0685

Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (sammenotat Side 34)

EUU alm. del (20222) – Bilag 544 (udvalgsmødereferat side 778 FO, forhandlingsoplæg forelagt EUU 12/5-23)

EUU alm. del (20222) – Bilag 36 (udvalgsmødereferat side 14 FO, forhandlingsoplæg vedr. REPowerEU forelagt 22/11-22)

EUU alm. del (20211) – Bilag 718 (udvalgsmødereferat side 1272, samråd 16/6-21 om Danmarks konvergensprogram)

EUU alm. del (20201) – Bilag 401 (udvalgsmødereferat side 1098 FO, forhandlingsoplæg vedr. genopretningsfaciliteten forelagt 16/6-20)

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Ecofin-rådet skal godkende reviderede rådsbeslutninger om opdaterede genopretningsplaner fra fire lande. Det er Danmark, Litauen, Sverige og Østrig. Alle planerne indeholder et REPowerEU-kapitel med tiltag, der skal styrke landenes uafhængighed af russiske fossile brændsler.

Kommissionen tildeler en samlet positiv vurdering til hver af de fire planer, herunder til de fastsatte vurderingskriterier. Det gælder bl.a. kravene vedrørende klimatiltag og »do no significant harm«-princippet samt opfølgning på landeanbefalinger under det europæiske semester. Det konkluderes ligeledes, at landenes REPowerEU-kapitler generelt ventes at bidrage effektivt til energisikkerheden i EU og diversificering af EU's energiforsyning.

Endelig er det værd at nævne, at Kommissionen har lagt op til nye eller reviderede revisions- og kontrolmilepæle i genopretningsplaner for Østrig, Sverige og Danmark. Det er vigtigt med stærke systemer for kontrol med EU-midler i de enkelte lande, og regeringen vil arbejde for at indfri disse nye milepæle i den danske plan.

Regeringen kan derfor på basis af det generelle mandat fra Europaudvalget af 12. maj 2023 tilslutte sig rådsbeslutningerne, som der ventes bred støtte til i Ecofin-rådet.

Hvad angår det nærmere indhold af den danske reviderede plan, forstår jeg, at finansministeren i marts deltog i en drøftelse i Europaudvalgets og Klima-, Energi- og Forsyningsudvalgets fælles arbejdsgruppe for EU's klima- og energipolitik, hvor han orienterede om regeringens tilgang til det nye REPowerEU-kapitel. Arbejdsgruppen blev også orienteret om det danske REPowerEU-kapitel forud for offentliggørelsen 31. maj.

Theresa Scavenius (UFG): Min holdning er, at vi ikke udnytter det fulde potentiale i den mulighed, der ligger i REPowerEU-kapitlerne. Det er rigtig ærgerligt. Men jeg har også en bekymring for, om vores planer kan retfærdiggøre de udbetalinger, der kommer. Har regeringen den samme bekymring om, at EU på et tidspunkt opdager, at nogle af vores planer måske ikke har de effekter, som er hensigten med hele genopretningsfaciliteten?

4. europaudvalgsmøde 3/11-23

Kunne vi for at sætte turbo på den grønne omstilling bruge de lånemuligheder, som EU stiller til rådighed? Jeg kan forstå, at flere andre lande bruger det. Vi har tidligere snakket om det med finansministeren, men det kan være, at økonomiministeren har en anden holdning til det.

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Der har været en drøftelse om kapitlet, og hvordan man kan udnytte de muligheder. Det har Danmark gjort, men den grønne omstilling kommer med en pris – den kræver investeringer. Der er ikke en one size fits all-løsning. Nogle er meget langt med den grønne omstilling, andre har mange store investeringer foran sig. Jeg er altid åben over for at udnytte de muligheder, som man på europæisk niveau har for at fremme den grønne omstilling.

* **4. Evaluering af det europæiske semester 2023**

– *Orientering*

Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 48)

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

* **5. Rådskonklusioner vedr. EU-statistikken**

– *Orientering*

Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 56)

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

* **6. Det Europæiske Finanspolitiske Råds årsrapport 2023**

– *Orientering*

Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 61)

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

7. Revisionsrettens årsberetning om budgetgennemførelsen i 2022

– Orientering

Rådsmøde 3980 – Bilag 1 (samlenotat side 67)

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Revisionsretten ventes at præsentere sin årsberetning om EU's budgetgennemførelse for regnskabsåret 2022.

Det er Europa-Parlamentet, der træffer afgørelse om decharge til Kommissionen, dvs. godkendelse af budgetgennemførelsen. Forinden giver Rådet en henstilling til Europa-Parlamentet med bemærkninger, som Kommissionen skal følge op på. Ecofin-rådet ventes at vedtage denne henstilling om decharge i marts 2024.

Revisionsrettens resultater

Revisionsretten giver for 16. år i træk en positiv erklæring om regnskabernes rigtighed og konkluderer dermed, at regnskabet i al væsentlighed er retvisende. Revisionsretten giver ligeledes en positiv erklæring om EU's indtægter.

I Revisionsrettens undersøgelse af de bagvedliggende transaktioner er billedet dog væsentlig mere kritisk. Revisionsretten estimerer, at fejlforekomsten i betalingerne fra EU-budgettet udgør 4,2 pct i 2022. Det er en stor stigning fra 2021, hvor fejlforekomsten var 3,0 pct. På baggrund af fejlforekomsten giver Revisionsretten for 4. år i træk en negativ erklæring om udgifternes lovlighed og rigtighed.

Retten giver derudover en erklæring med forbehold om genopretningsfaciliteten. Retten vurderer, at der er problemer med opfyldelsen af 15 ud af 281 mål og milepæle, som indgår i revisionen.

Regeringens holdning

Regeringen finder det endog meget utilfredsstillende, at den overordnede fejlrate igen er steget og fortsat er over væsentlighedstærsklen på 2 pct. Fejlraten er nu på det højeste niveau i 8 år, hvilket regeringen naturligvis ser på med stor alvor. Vi finder det ligeledes utilfredsstillende, at Revisionsretten har afgivet en erklæring med forbehold for udgifterne under genopretningsfaciliteten.

Jeg forelægger sagen til orientering nu, da præsentationen er på dagsordenen til ecofinrådsmødet. Jeg forventer dog ingen substansdrøftelser. Indholdet af henstillingen kendes heller ikke på nuværende tidspunkt. Finansministeren vil senere – formentlig i begyndelsen af 2024 – forelægge et forhandlingsoplæg om sagen.

Christian Friis Bach (RV): Det er stærkt utilfredsstillende, og vi håber, at regeringen vil lægge afgørende vægt på, at det er stærkt utilfredsstillende. Vil regeringen udfærdige et meget grundigt notat om, hvad der gør, at fejlforekomsten er så høj? Vi vil gerne kunne forstå det – der kan jo være formildende omstændigheder.

Søren Søndergaard (EL): Det er altid en festdag, når Revisionsretten kommer med sin beretning. Jeg forstår fuldstændig, at regeringen glæder sig over, at tallene er lagt rigtigt sammen i regnskabet. Det glæder jeg mig også over. Jeg havde været stærkt bekymret, hvis man havde konstateret, at to og to er fem. Så lad os holde fast i det positive: Tallene er lagt rigtigt sammen. Derefter er det en katastrofe. En stigning på 40 pct. siden sidste år. Hvis den stigning fortsætter, går der ikke

mange år, før samtlige udgifter i EU er fejlbehæftede.

Man har de sidste i hvert fald 3 år sagt, at der var forbedring undervejs, men nu kan vi konstatere, at det går endnu mere i den forkerte retning. Man har haft 3 års advarsel om, at det gik i den forkerte retning, og nu er det eksploderet. Derfor handler det her også om, at regeringer igennem en årrække reelt ikke har taget problemet alvorligt. Hvad er ministerens egen refleksion over det? Regeringen har været med til alle de foregående år at acceptere, at denne proces kørte videre. Ellers er vi i en situation, hvor Rådet ikke har nogen som helst indflydelse i EU, og det er jo ikke være en særlig god konklusion.

Theresa Scavenius (UFG): Ja, det er rigtig bekymrende med de mange fejl og mangler, og noget af det hænger sammen med f.eks. genopretningsfaciliteten. Et er, hvorvidt pengene bliver udbetalt rigtigt, og at to plus to er fire. Noget andet er, hvorvidt pengene bliver udbetalt til de rigtige formål. Kan vi øge den uafhængige faglige revision med, hvordan pengene bliver brugt? Jeg kan se det f.eks. i forbindelse med genopretningspakken, hvor pengene måske stemmer, men de bliver brugt til nogle formål, som ikke var hensigten.

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Der er en klar udfordring. Vi kan godt have en politisk diskussion om emnet, men hvis vi skal have en mere substantiel diskussion, er det måske godt at kende årsagerne til fejlraterne. Jeg vil derfor gerne foranstalte en teknisk gennemgang, og så kan vi derefter diskutere graden af alvorlighed. Enhver fejl er jo alvorlig, men der kan være forskellige aspekter af, hvor alvorlig kritikken er, men derfor er det stadig væk en kritik.

Søren Søndergaard spørger, hvad regeringen mener. Jeg kan genopfriske udvalgets hukommelse: Sidste år stemte vi imod rådshenstillingen. Det er et eksempel på, at man ikke bare siger, at to og to er fem. Men hvis jeg skal sige det meget klart, er regeringen nødt til at have et bedre blik for den udfordring, som vi står over for. Vi ser nu en meget substantiel stigning, og det skal vi selvfølgelig diskutere, og jeg synes også, at Danmark skal være kritisk. Vi lægger ikke op til bare at sige, at det er lige meget. Jeg ser på det med meget stor alvor.

Søren Søndergaard (EL): Jeg anerkender fuldt ud, at regeringen sidste år stemte imod, men det var ikke sidste år, problemerne startede. På det tidspunkt havde regeringen i en årrække været udmeldt af den mest kritiske blok. Lavpunktet blev nået i 2017, og siden er det bare gået i den forkerte retning.

Jeg vil være bekymret, hvis det bliver et spørgsmål om oplysning. Det er alle tiders, at I vil skrive et notat om det og give en teknisk gennemgang. Men nogle af os har allerede haft den tekniske gennemgang, da vi var rapporteurs på det i Europa-Parlamentet. Det handler i øvrigt om mere, end hvorfor tallene er, som de er – det handler også om, at der bliver nødt til at være politisk handling for at få det stoppet. Det er vanskeligt, fordi der er lande, for hvem det ikke gør så meget, at det ikke er så præcist. Og der er befolkningsgrupper, hvor ni ud af ti indgav forkerte oplysninger, der tilfældigvis gjorde, at de skulle have flere og ikke færre penge, indtil der blev indført arealovervågning fra luften. Så det handler om at have politisk vilje til at bruge de redskaber, der skal til, for at sætte en stopper for det. Det kræver, at man ikke bare stemmer imod, men at man opbygger alliancer og stiller forslag, og hele den proces efterlyser jeg.

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Jeg er meget enig i det, Søren Søndergaard giver udtryk for, og det vil jeg også give videre til finansministeren. Jeg mener, at man af mange forskellige årsager bliver nødt til at have et endnu tydeligere politisk ståsted, når vi nu ser det skred. Jeg anerkender, at det ikke er nok at stemme imod. Der er brug for konkrete politiske handlinger og for at gøre noget aktivt for at ændre noget. Det er det, Søren Søndergaard efterlyser – det synes jeg er meget klogt, og det har vi også tradition for i Danmark. Vi sidder ikke bare og ser på, at tingene ikke fungerer – der er en forventning om, at man reagerer. Man bliver nødt til at få en rimelig robust snak om, hvordan vi i højere grad kan spille os selv på banen sammen med andre lande, der har det samme synspunkt.

8. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

9. Siden sidst

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Jeg vil orientere om skattesager og finansielle sager, som vil blive forelagt udvalget med henblik på forhandlingsoplæg forud for et kommende råds-møde. Det drejer sig om

- et forslag om moms i den digital tidsalder, som skal tilpasse momsreglerne i EU til en stigende digitalisering af økonomien.
- et forslag, som skal sikre, at investorer i EU hurtigere og mere sikkert får refusion af udbytteskat, når den umiddelbart opkrævede udbytteskat overstiger den korrekte beskatning af grænseoverskridende investeringer.
- et forslag om en digital euro, som skal sikre bred adgang til et simpelt, sikkert og billigt digitalt betalingsmiddel i eurolandene, som er udstedt af Den Europæiske Centralbank.
- et forslag om at reducere byrder forbundet med brug af finansielle benchmarks. Et finansielt benchmark er et indeks, f.eks. en referencerente, der bruges til at fastlægge betalinger og dermed værdien af f.eks. finansielle instrumenter.
- et forslag vedrørende de europæiske finansielle tilsynsmyndigheder, de såkaldte ESA'er. Forslaget styrker myndighedernes muligheder for at udveksle den information, som de modtager fra finansielle virksomheder.

Christian Friis Bach (RV): Får den digitale euro betydning for Danmark, og vil den kunne blive anvendt i Danmark?

Økonomiministeren (Troels Lund Poulsen): Vi vender tilbage til disse forslag, og jeg tænker, at det er bedst at tage en diskussion om det på baggrund af de kommende samlenotater.

Punkt 5. Rådsmøde nr. 3981 (økonomi og finans – budget) den 10. november 2023

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

Finansministeren (Nicolai Wammen): Jeg forelægger punktet til orientering.

1. Kommissionens ændringsbrev nr. 1 til EU's 2024-budget

– *Orientering*

KOM (2023) 0531

Rådsmøde 3981 – Bilag 1 (samlenotat)

EUU alm. del (20222) – Bilag 678 (udvalgsmødereferat side 1137 FO,
forhandlingsoplæg vedr. EU's budget 2024 forelagt EUU 27/6-23)

Finansministeren (Nicolai Wammen): Jeg forelagde EU's 2024-budget til forhandlingsoplæg den 27. juni 2023. Med det mandat i ryggen nåede Rådet til enighed om sin position for 2024-budgettet i juli, hvilket jeg orienterede Europaudvalget skriftligt om den 12. juli. Siden da har Kommissionen den 9. oktober præsenteret sit ændringsbrev til sit oprindelige 2024-budgetforslag. Jeg vil generelt henvise til det oversendte samlenotat. Ændringsbrevet skal ses som led i en fast, årlig praksis, hvor Kommissionen på baggrund af nye informationer justerer deres budgetforslag.

Forslagets indhold

Kommissionens ændringsbrev indebærer et samlet forpligtelsesniveau på ca. 189 mia. euro samt et betalingsniveau på ca. 143 mia. euro. Det er en reduktion på ca. 67 mio. euro både i forpligtelser og betalinger sammenlignet med Kommissionens oprindelige budgetforslag. Ændringsbrevet vedrører især to primært tekniske forhold:

1. Reduktionen kan især henføres til opdaterede skøn for renteomkostningerne til EU's genopretningslån. Disse tekniske skøn nedjusterer forpligtelses- og betalingsniveauet med 74 mio. euro.
2. Kommissionen foreslår, at administrationsområdet tilføres i alt 4,6 mio. euro i forpligtelser og betalinger. Justeringerne vedrører en tilførsel på ca. 8 mio. euro i forpligtelser og betalinger til flere udsendte fra EU's Udenrigstjeneste. I modsat retning trækker en mindre reduktion på 3,7 mio. euro i forpligtelser og betalinger som følge af ændrede skøn i lønudgifter.

Dertil kommer andre mindre justeringer, som overvejende er udgiftsneutrale.

Forhandlingssituationen

Forhandlingerne går nu ind i sin afsluttende fase. Rådet og Europa-Parlamentet har hver vedtaget deres positioner, og ifølge traktaten (TEUF) skal der landes en aftale inden den 13. november 2023. Ellers skal Kommissionen fremsætte et nyt budgetforslag.

Som jeg tidligere har orienteret om, indebærer Rådets position et forpligtelsesniveau og et betalingsniveau, der er henholdsvis ca. 0,7 mia. euro i forpligtelser og 0,4 mia. euro i betalinger lavere end niveauet i ændringsbrevet til Kommissionens 2024-budgetforslag.

4. europaudvalgsmøde 3/11-23

Europa-Parlamentet vedtog sin position den 18. oktober 2023. Sammenlignet med Rådets position ligger Europa-Parlamentets position 1,4 mia. euro højere i forpligtelser og 1,0 mia. euro højere i betalinger. Samtidig har Europa-Parlamentet inkluderet sin midlertidige position til MFF-revisionen i sin position til 2024-budgettet. Det vanskeliggør selvsagt forhandlingerne, idet det årlige budget skal aftales inden for den til enhver tid gældende MFF-aftale.

Forhåbentlig kan vi alligevel lande en aftale i forbindelse med budgetrådsmødet den 10. november og allersenenest mandag den 13. november 2023.

Regeringens holdning

Regeringen står naturligvis ved den kendte linje, som vi tog mandat på i sommer. Og vi står stadig fuldt bag Rådets position, som vi fra dansk side vil arbejde for at fastholde i forhandlingerne med Europa-Parlamentet med udgangspunkt i danske prioriteter.

Vi står i en situation med krig på det europæiske kontinent. Krigen og den høje inflation udgør store usikkerhedsmomenter for de europæiske økonomier. Vi har reageret resolut på situationen ved at udvise handlekraft og solidaritet med Ukraine både nationalt og i EU. Men vi er ikke ovre den svære periode endnu. Derfor bliver vi nødt til at foretage skarpe prioriteringer for at have et handle- rum til at give Ukraine den nødvendige støtte. Det gør vi nationalt, og det skal vi gøre i EU.

Samtidig skal vi sikre øget forudsigelighed i implementeringen af EU-budgettet. Derfor er det også vigtigt, at budgetforhandlingerne om næste års budget ikke unødigt forsinkes på grund af forhandlingerne om MFF'en. Samtidig skal vi fortsat blive bedre til at prioritere og fokusere udgif- terne på de områder, hvor en fælleseuropæisk indsats virkelig giver merværdi. Det gælder eksem- pelvis klima, digitalisering, migration og forskning.

Til gengæld bliver vi nødt til at reducere udgifterne til andre udgiftsområder. Det kunne eksempelvis være under budgetkategorien for samhørighed, resiliens og værdier eller budgetkategorien for ad- ministration.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

2. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

3. Siden sidst

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

Punkt 6. Kommissionens forslag til ændringsbudget nr. 4 til EU's budget for 2023

– *Orientering*

KOM (2023) 0530

KOM (2023) 0530 – Bilag 2 (samlenotat)

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

Finansministeren (Nicolai Wammen): Jeg forelægger punktet til orientering.

Indhold i forslaget til ændringsbudget 4

Kommissionen foreslår samlet en nettonedjustering af 2023-budgettet med knap 250 mio. euro i forpligtelser og hele 3,3 mia. euro i betalinger. Nedjusteringerne er primært af teknisk karakter og kan henføres til mindreforbrug og implementeringsforsinkelser på en række programmer.

På forpligtelsessiden foreslås samlet en nedjustering på knap 250 mio. euro. Dette vedrører to modsatrettede bevægelser. Først og fremmest en reduktion på 280 mio. euro som følge af implementeringsforsinkelser for den internationale termonukleare forsøgsreaktor (ITER). I modsat retning trækker en opjustering på ca. 33 mio. euro på administrationsområdet. Opjusteringen følger primært af lovbundne pensions- og lønjusteringer samt udgifter til stigende energipriser.

På betalingsiden foreslås samlet en nedjustering på hele 3,3 mia. euro, som skyldes forsinkelser af implementeringen af en række programmer.

Det vedrører især en reduktion på hele 1,7 mia. euro i betalinger som følge af forsinkelse i implementeringen af strukturfondsmidler under Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Den Europæiske Socialfond Plus (ESF+). Kommissionen forklarer dette med den sene vedtagelse af de underliggende retsakter.

Derudover vedrører nedjusteringen af betalingerne forsinkelser af implementeringen af en række andre programmer som f.eks. EU's landdistriktsprogram, programmet for den internationale termonukleare forsøgsreaktor, programmet for et digitalt Europa (DIGITAL) samt Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden.

Vedtages forslaget uændret, skønnes det danske EU-bidrag i 2023 isoleret set reduceret med ca. 560 mio. kr.

Regeringens holdning

Sagen godkendes formelt på ecofinrådsmødet den 9. november 2023. Regeringen kan som udgangspunkt støtte Kommissionens forslag til ændringsbudget 4 til EU's 2023-budget, idet forslaget udgør en teknisk tilpasning af EU-budgettets udgiftsside.

Regeringen har dog påpeget behovet for at foretage omprioriteringer på administrationsområdet. Samtidig finder regeringen det beklageligt, at Kommissionen ikke tidligere har foretaget mere realistiske estimater af implementeringen af programmerne, idet især EU's regionaludviklingsfond og landdistriktsprogram har en væsentlig grad af underimplementering.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

FO Punkt 7. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om kørekort

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2023) 0127

KOM (2023) 0127 – Bilag 5 (samlenotat)

KOM (2023) 0127 – Bilag 6 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

KOM (2023) 0127 – Bilag 4 (henvendelse af 23/10-23 fra Danmarks Frie Autocampere)

EUU alm. del (20222) – Bilag 589 (udvalgsmødereferat side 894, deputation fra Optikerforeningen og side 917, senest behandlet i EEU 26/5-23)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Forslaget kom i dansk sprogversion den 11. april 2023 og er en del af en større færdselssikkerhedspakke.

Det er det spanske formandskabs ambition, at der kan nås til enighed om en generel indstilling om sagen på rådsmødet for transport, telekommunikation og energi den 4. december 2023.

Kørekortdirektivet fastsætter rammen for de fælles regler i EU om kørekort og har helt overordnet til formål at forbedre færdselssikkerheden og lette den frie bevægelighed i EU. Forslaget skal opdatere regelgrundlaget for kørekort, bringe det mere i trit med den teknologiske udvikling og fjerne unødigt bebyrdende regler og krav.

Forslaget indeholder en række nye initiativer på kørekortområdet. Der lægges op til indførelse af digitalt kørekort som standardkørekort og ledsaget øvelseskørsel for førere under 18 år.

Derudover introduceres et krav om at nedsætte gyldighedstiden for kørekort for personer over 70 til 5 år samt et krav om, at man udfylder en selverklæring om helbred i forbindelse med ansøgning om kørekort til almindelig bil, motorcykel osv. ved hver fornyelse af kørekortet.

Vi ser også et krav om, at der i medlemsstaterne skal indføres en alkoholpromillegrænse på 0,0 i minimum de første 2 år, efter at man har erhvervet et kørekort.

Det vurderes overordnet, at forslaget vil medføre økonomiske omkostninger, især i forbindelse med udvikling og implementering et nyt digitalt EU-kørekort.

Det er forventningen, at der blandt de øvrige medlemsstater generelt er opbakning til forslaget, men at mange medlemsstater ser behov for justeringer.

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget, der indeholder en nødvendig modernisering af de fælleseuropæiske regler om kørekort.

Regeringen er generelt også positivt indstillet over for forslaget om et digitalt kørekort, men finder, at tidsrammen på 4 år fra vedtagelse til, at medlemsstaterne skal have et mobilkørekort på plads, er for optimistisk. Regeringen vil endvidere have stærkt fokus på, at der ikke indføres bebyrdende kontrolsystemer, uden at der er evidens for, at det gavner færdselssikkerheden.

Endelig er det regeringens opfattelse, at fastsættelse af almindelige færdselsregler af adfærdsmæssig karakter, bl.a. promillegrænser, bør fastlægges nationalt, da der er væsentlige hensyn at tage til nationale forskelle hvad angår infrastruktur, trafikadfærd og kulturelle forhold.

FO Det indstilles således, at Danmark lægger vægt på

- indførelsen af rammer for gensidig anerkendelse af digitalt kørekort på tværs af medlemslandene.
- at der indføres en mulighed for at få fjernet kode 78 fra kørekortet.
- at fristen for etablering af det digitale kørekort tager højde for sammenhængen med implementeringen af revisionen af eIDAS-forordningen, herunder udviklingen af en fælleseuropæisk digital tegnebog, hvori kørekortet skal indgå som bevis.
- at gyldighedstiden for gruppe 1-kørekort ikke bliver aldersafhængig.
- at kravene til kontrol af helbreds krav for kørekort ikke pålægges medlemsstaterne og borgerne byrder, der overstiger de færdselssikkerhedsmæssige gevinster, og som samtidig kan rummes inden for den aktuelle danske ordning for kontrol af helbreds kravene.
- at Danmark ikke forpligtes til at fastsætte bestemte færdselsregler af adfærdsmæssig karakter, herunder bestemte alkoholpromillegrænser.

idet der arbejdes for

- at varighedsbegrænsningen for ansøgere til gruppe-1 kørekort med diabetes skal følge den almindelige gyldighedstid for kørekort.

Søren Søndergaard (EL): Der er mange gode elementer i forslaget. Der er også nogle problemer. Og så er der regeringens forhandlingsoplæg.

Vil regeringen lægge afgørende vægt på, at de delegerede retsakter tages ud af forslaget? Man giver meget vidtgående beføjelser til Kommissionen, som f.eks. ensidigt kan ændre helbreds kravene. Det betyder f.eks., at varighedsbegrænsningen for folk med diabetes kan ændres af Kommissionen. Det synes vi ikke, de skal have lov til. Man kan mene det ene eller det andet, men hvis man overlader det til Kommissionen, har man sat sig selv uden for indflydelse.

Regeringen skriver i samlenotatet:

»Det er regeringens opfattelse at fastsættelse af almindelige færdselsregler af adfærdsmæssig karakter er et nationalt anliggende [...] Regeringen vurderer således, at der er begrundet tvivl om, hvorvidt forslagets artikel 15 er i strid med nærhedsprincippet.«

Den opfattelse deler vi. Artikel 15 omhandler alkoholpromillegrænse for førstegangserhververe af kørekort. Hvis regeringen mener det, hvad er så grunden til, at man ikke lægger afgørende vægt på, at artiklen fjernes fra forslaget? Har regeringen opgivet nærhedsprincippet? Eller er det kun en gang imellem, at man respekterer nærhedsprincippet? Hvis der er begrundet tvivl om, hvorvidt et forslag ikke er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, så er logikken vel, at man lægger afgørende vægt på, at det tages ud af forslaget.

Det er positivt, at forslaget lægger op til, at varigheden af kørekort til diabetikere forlænges fra 5 til 10 år. Regeringen skriver ovenikøbet, at man vil være endnu mere ambitiøs. Derfor undrer det mig, at man kun vil lægge vægt på at fjerne varighedsbegrænsningen. Det er jo den absolut lave ende af vægtskalaen. Hvad er grunden til, at man ikke f.eks. lægger stor vægt på det?

Er der ikke indhentet hørings svar fra Rådet for Sikker Trafik?

Marianne Bigum (SF): Vi synes i SF, at det er positivt, at regeringen ser behovet for øget koordinat ion og gensidig anerkendelse af førerbeviser på tværs af EU, og at man vil tage den digitale udvikling med. For os er det enormt vigtigt, at den digitale sikkerhed er i top.

Hvordan vil regeringen indhegne konceptet med, at 17-årige skal kunne køre i lastbil? Det ser vi nogle udfordringer ved.

Christian Friis Bach (RV): Vi kan generelt støtte regeringens linje, men vi vil også pege på aldersgrænsen for dem, der kører persontransport – buschauffører osv. Der har vi brug for alle gode kræfter, og derfor er vi kritiske over for det.

Diabetesforeningen har været i kontakt med os alle sammen, og de har peget på, at man kunne indarbejde teknologiløsninger i direktivet, hvis man ikke kan få fjernet eller udvidet varighedsbegrænsningerne. Man kan f.eks. overvåge glukoseindholdet i blodet konstant af en elektronisk glukosemåler, og så kollapser man ikke midt i en kørsel. Vil regeringen støtte det?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Søren Søndergaard: Vi lægger ikke afgørende vægt på at fjerne de delegerede retsakter, da det kun er ikkevæsentlige elementer, der kan ændres via dem.

NOT Vi oversender et svar på, hvem vi har efterspurgt hørings svar fra.

Vi er i regeringen også skeptiske over for, at 17-årige skal kunne køre lastbil. Vi har spillet ind med ønsket om, at der skal stilles øgede krav til erfaring, alder osv. Min vurdering er, at der ikke kommer til at blive udbredt brug af den mulighed.

Alexander Ryle (LA): Jeg er glad for at se, at regeringen vil arbejde for, at varighedsbegrænsningen for ansøgere til gruppe 1-kørekort med diabetes skal følge den almindelige gyldighed for kørekort. Men jeg er også enig med Søren Søndergaard i, at der burde lægges mere end bare vægt på det. Hvorfor finder Kommissionen det overhovedet relevant, at diabetikere skal have en anden varighedsbegrænsning end resten af befolkningen? Findes der tal, der dokumenterer, at de har større usikkerhed i trafikken og er involveret i flere ulykker? Har den nuværende varighedsbegrænsning haft enten positive eller negative konsekvenser for diabetikere?

Vil alkoholpromillegrænsen have en effekt på trafiksikkerheden for førstegangserhververe? I hvor høj grad sker der ulykker i dag med førstegangserhververe, hvor alkoholpromillegrænsen er 0,5?

Karin Liltorp (M): I Moderaterne støtter vi naturligvis forslaget, men det er vigtigt for os, at de nye forslag er baseret på en risikovurdering. Det er klart, at man ikke skal være fuld, når man kører lastbil, men er der speciel risiko ved at køre med en alkoholpromille over 0,0, men under 0,5?

Man bør dykke yderligere ned i problematikken vedrørende nærhedsprincippet, for vi skal helst ikke ned ad en forkert vej.

Jens Henrik Thulesen Dahl (DD): Vi er glade for, at regeringen har fokus på, at vi fortsat skal have lov til at bestemme alkoholpromillegrænsen i Danmark. Jeg kan – ligesom Søren Søndergaard – undre mig over, at man ikke lægger afgørende vægt på det.

Jeg er enig i det, der bliver sagt om diabetikere. Med de muligheder, den teknologiske udvikling giver, burde man ikke have de restriktioner. Man burde lægge vægt på, at varighedsbegrænsningerne for diabetikere ændres.

Hvad angår aldersgrænser: Det er jo lidt bagvendt, at vi i Danmark fandt ud af, at vi godt kunne afskaffe reglerne om hyppige fornyelser af kørekortet, efter man er fyldt 70 år, fordi det ikke gav nogen sikkerhedsmæssige fordele. Det var bare en omkostning og en belastning i sundhedsvæsenet. Man burde derfor lægge større vægt på at få det ud af forslaget.

Når man nu snakker om at lade vægtgrænsen stige på personbiler af hensyn til den grønne omstilling, har man så undersøgt, hvad det gør ved den grønne omstilling, at man får tungere biler ud på vejene? Det giver større slid på veje og i det hele taget en større belastning. Hvordan hænger det sammen?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Vi har ikke tal på, hvor mange ulykker der sker, hvor de involverede har en alkoholpromille mellem 0,0 og 0,5. I EU vil man gerne gøre forskel på alkoholpromillegrænsen, så det kommer an på, hvor længe man har haft sit kørekort. Den forskel har vi ikke i Danmark, og vi mener som sagt, at det er et dansk anliggende at vurdere det.

Angående diabetes: Vi ønsker, at det skal følge den almindelige gyldighedstid.

Jens Henrik Thulesen Dahl spørger, hvad der sker, når der kommer tungere lastbiler på vejene. Man har vurderet, at der ikke kommer til at være så mange tungere lastbiler, at det har en effekt på vejslid. Muligheden for tungere lastbiler skulle derudover gerne føre til færre lastbiler på vejene, da man med én lastbil kan transportere mere gods. Det vil også afhjælpe nogle af problemerne med chaufførmangel. Så der er en lang række fordele.

Søren Søndergaard (EL): Jeg har fuldstændig forståelse for ministerens udfordringer med at svare på alle spørgsmålene. Det kan være svært at lytte og notere samtidig. Det er derfor helt i orden, at ministeren ikke fik svaret på et af mine spørgsmål, men jeg gentager det lige: Det er ikke mig, der har skrevet, at der er: »begrundet tvivl om, hvorvidt forslagets artikel 15 er i strid med nærhedsprincippet.« Det er regeringen, der skriver det, men man vælger at acceptere det. Jeg kan ikke forstå det. Gælder nærhedsprincippet eller ej? Hvis det gælder, skal vi vel også forsøge at efterleve det. Hvis der er begrundet tvivl, må man enten afklare den begrundede tvivl, eller også må man sørge for, at man tager den del ud af forslaget. Sådan hænger det sammen for mig.

Betyder ministerens svar på mit spørgsmål om de delegerede retsakter, at ministeren over for udvalget kan garantere, at der med de delegerede retsakter ikke er nogen som helst beføjelser til Kommissionen til f.eks. at ændre på varighed for, hvor lang tid et kørekort for diabetikere kan vare?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Vores vurdering er, at det ikke vil tjene danske interesser at lægge afgørende vægt på at fjerne artikel 15, da det vil sætte os uden for indflydelse. Det ville tvinge os til at stemme nej, og så vil andre lande skulle lande kompromiseret.

Christian Friis Bach (RV): Der findes metoder til at leve med diabetes uden konsekvenser, hvis man er vel overvåget med den nye teknologi. Har regeringen bragt ind i forhandlingerne, at man kan fjerne varighedsbegrænsninger, hvis man kan få en lægeerklæring på, at man har velreguleret diabetes, og vil regeringen lægge vægt på det?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Nærhedsprincippet er ikke en rent juridisk vurdering.

Vi har arbejdet for både ambitiøse tiltag for gyldighedsbegrænsningen for diabetes til 15 år, som er den almindelige gyldighed for gruppe 1, og for at indføre hensyn til teknologi. Men vi har også respekt for, at lavt blodsukker bliver betragtet som trafikfarligt. Men jeg deler ordførernes ønsker, og det er også det, vi arbejder på i forhandlingerne.

Alexander Ryle (LA): Jeg vil gerne følge op på mit første spørgsmål om, at forslaget gerne skal baseres på fakta. Er der nogen tal, der dokumenterer, at der er større usikkerhed i trafikken for diabetikere? Er de involveret i flere ulykker? Og har den nuværende varighedsbegrænsning enten positive eller negative konsekvenser for diabetikere?

NOT Transportministeren (Thomas Danielsen): Det pudsige er, at vi har haft en teknisk gennemgang af forslaget. Jeg kunne godt have tænkt mig, at man havde benyttet den mulighed for at få svar på meget tekniske spørgsmål fra specialister. Det er ikke, fordi jeg ikke vil svare, jeg havde bare ikke forventet at få så mange tekniske spørgsmål. Jeg vil gerne eftersende svarene.

Den fungerende formand (Henrik Møller): Det er en aftale.

Jens Henrik Thulesen Dahl (DD): Det kan gøre det svært at give en afgørelse på forhandlingsoplægget i dag.

Det undrer mig, at man kun lægger vægt på at få regler om en fælles alkoholpromillegrænse fjernet fra forslaget, når regeringen rent faktisk mener, at det bryder med nærhedsprincippet. Kunne man ikke gå op til stor eller afgørende vægt?

Ministeren siger, at lavt blodtryk er trafikfarligt, men det er netop derfor, man har teknologiske løsninger, så man kan komme ud over det. Jeg vil opfordre til, at man lægger større vægt på at få teknologien bragt på banen.

Jeg fik heller ikke svar på gyldigheden af de ældres kørekort. Vi har jo netop afskaffet de hyppige fornyelser herhjemme, fordi det ikke gav mening. Det kunne man også godt lægge større vægt på.

Man lægger op til, at personbiler – kategori b-biler – kan være ikke bare op til 3.500 kg, men op til 4.250 kg. Det må alt andet lige give tungere personbiler på vejene. Har det samlet set et grønt sigte, eller ville det være bedre at gå en anden vej?

NOT Transportministeren (Thomas Danielsen): Som sagt regner man ikke med, at der vil komme så mange, at det vil have en afgørende effekt på vejslid, men jeg vil gerne undersøge det nærmere.

Hvad angår de øvrige spørgsmål fra Jens Henrik Thulesen Dahl, er det en balancegang mellem, hvilke signaler man sender med sine vægtninger. Vi mener ikke, det vil tjene vores interesser, hvis vi lægger afgørende vægt, fordi vi dermed sætter os selv uden for indflydelse på udformningen af den egentlige politik. Derfor har vi valgt, som vi har valgt.

Karin Liltorp (M): Som ministeren sikkert har bemærket, er vi meget spørgelystne og nørdede, især når det kommer til nærhedsprincippet. Spørgsmålet er vel ikke, om man lægger stor eller afgørende vægt på at få fjernet artikel 15, men om at artiklen slet ikke har noget med EU at gøre. Hvad gør man, når man mener, at nærhedsprincippet ikke er overholdt? Kan man ikke sige, at den

del skal EU slet ikke blande sig i, men vi bakker op om alle de yderligere tiltag? Vi har behov for at forstå, hvordan man håndterer det.

NOT Transportministeren (Thomas Danielsen): Vi vil eftersende vores viden om diabetikere og antallet af ulykker, men så vidt vides, er der ikke data specifikt om ulykker med diabetikere. Derfor efterspørger vi i forhandlingerne evidens for de beslutninger, der bliver truffet.

Hvad angår diabetikere og teknologiske løsninger er det værd at bemærke, at vi tager udgangspunkt i de interesser, som jeg kan høre, vi er fælles om, men at man også må have forståelse for, at der er mange EU-lande, som ikke er lige så langt fremme som os.

Den fungerende formand (Henrik Møller): Vi mangler lige den sidste del om nærhedsprincipdiskussionen.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Hvad angår gyldigheden af kørekortet for de ældre er jeg enig med ordføreren. Vi har ikke statistik, der viser, at kontrollerne skulle betyde større færdsels-sikkerhed, og derfor forhandler vi ud fra det.

Hvad angår nærhedsprincippet lægger vi vægt på, at Danmark ikke forpligtes til at fastsætte bestemte færdselsregler af adfærdsregulerende karakter, herunder bestemte promillegrænser.

Søren Søndergaard (EL): Jeg forstår ikke argumentet om, at man sætter sig selv uden for indflydelse, hvis man lægger afgørende vægt på noget. Vi har på det seneste behandlet en række forhandlingsoplæg, hvor regeringen har lagt afgørende vægt på noget. Hvis man vil lægge afgørende vægt på noget, og man ikke vil have, at andre skal vide det, så beder man om at få mødet lukket og melder sin røde linje til os.

Enhedslisten kan ikke støtte forhandlingsoplægget af to grunde. Vi kan ikke få klarhed over, om de delegerede retsakter betyder, at Kommissionen kan ændre varighedsbegrænsningen på diabetikeres kørekort. Det kan vi ikke acceptere.

Ministeren har fuldstændig ret i, at nærhedsprincippet ikke er et strikt juridisk begreb, men det er jo udgangspunktet for europapolitikken i Danmark, at det, der kan klares nationalt, skal klares nationalt. Hvis man ikke vil lægge i det mindste bare stor vægt – for slet ikke at tale om afgørende vægt – på det, så har man reelt solgt det princip. Det kan vi heller ikke acceptere.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Det er nu engang sådan, at vi skal stemme nej til forslaget i sin helhed, hvis vi lægger afgørende vægt på denne lille del og ikke får det igennem. Derfor har vi placeret os, som vi har placeret os.

Jens Henrik Thulesen Dahl (DD): Ministeren er bekymret for at lægge afgørende vægt, men kunne man så ikke massere ministeren til at lægge stor vægt på, at Danmark ikke forpligtes til at fastsætte bestemte færdselsregler af adfærdsregulerende karakter. Ellers vil Danmarksdemokraterne ikke kunne støtte forhandlingsoplægget.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Det kan jeg desværre ikke lave om på nu.

Den fungerende formand (Henrik Møller): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Dansk Folkeparti, Enhedslisten og Danmarksdemokraterne har ytret sig imod det.

FO Punkt 8. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2023) 0445

KOM (2023) 0445 – Bilag 2 (samlenotat)

KOM (2023) 0445 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Sagen forelægges til forhandlingsoplæg. Forslaget blev fremsat den 11. juli 2023 og kom i dansk sprogversion den 12. september.

Det spanske formandskab forventer, at der opnås generel indstilling om forslaget på transportrådsmødet den 4. december 2023.

Formålet med revisionen er

- at fremme udbredelsen af tunge grønne køretøjer.
- at understøtte harmonisering af markedet for længere og tungere køretøjer.
- at sikre effektiv og konsekvent håndhævelse.

Forslaget omfatter nye krav til vægte og dimensioner for tunge køretøjer, der kører i grænseoverskridende transport mellem EU-landene. Forslaget lægger bl.a. op til nye grænseværdier i relation til vægte, højder samt akseltryk. Herudover øges den tilladte vogntogslængde for nulemissionsvogntog for at skabe plads til teknologierne. Den tilladte totalvægt øges uanset vægten af nulemissionsteknologien, således at vogntogene både bliver kompenserede for mervægten og opnår højere lasteevne.

Forslaget understøtter også intermodal transport, bl.a. ved at øge totalvægten for andre transportenheder end containere, når de anvendes til intermodal transport.

Forslaget indeholder endvidere regler om lettere adgang til information om nationale regler og forenkede ansøgningsprocesser i forbindelse med særtransport. Det indeholder ligeledes skærpede krav om ensartet og effektiv håndhævelse af direktivets bestemmelser.

Forslaget forventes at have statsfinansielle konsekvenser, bl.a. i relation til vejslid, men det skønnes samtidig, at forslaget vil have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser samt medvirke til at reducere CO₂-udledningen.

Medlemsstaterne er overordnet set positive over for forslaget. Flere medlemsstater gør dog opmærksom på udfordringer i relation til deres nationale infrastruktur og har endvidere fokus på konkurrencesituationen i relation til jernbanegodstransport.

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget. Forslaget kan medvirke til

- at fremme anvendelsen af tunge nulemissionskøretøjer.

- at optimere godstransporten på det indre marked.
- at understøtte intermodale transportere.
- at gøre det nemmere at anvende modulvogntog i grænseoverskridende trafik.

Større og tungere køretøjer vil alt andet lige kunne transportere samme mængde gods på færre lastbiler, hvilket kan reducere CO₂-udledningen fra vejtransporten og fremme den grønne dagsorden. Mere gods på færre lastbiler kan desuden bidrage til at afhjælpe problemet med chaufførman- gel, ligesom færre lastbiler på vejene alt andet lige er en fordel for færdselssikkerheden.

FO Det indstilles således, at Danmark

- lægger stor vægt på at fremme den grønne omstilling af transportbranchen, herunder ved vægt- og dimensionsfordele for køretøjer og vogntog, der anvender nulemissionsteknologi.
- lægger vægt på at nedbringe de statsfinansielle konsekvenser af forslaget, herunder i rela- tion til vejslid ved at reducere de tilladte akseltrykgrænser samt sikre national fleksibilitet i udmøntningen af øgede højdegrænser for at minimere ombygning af vejinfrastrukturen.
- arbejder for at fremme mulighederne for at anvende modulvogntog til grænseoverskri- dende transportere.
- arbejder for at forenkle de administrative processer i forbindelse med ansøgning om sær- transporttilladelser i EU-landene.

Marianne Bigum (SF): Nulemissionstransport er en hjørnesten i den grønne omstilling, og SF er meget glad for, at Kommissionen nu vil styrke muligheden for det. På den baggrund er vi også me- get glade for regeringens forhandlingsoplæg. Vi kan forstå, at regeringen på det punkt har lyttet rig- tig godt til de grønne organisationer, som vi også lytter til, og det er godt, når vi husker dem. SF kan støtte regeringens forhandlingsoplæg.

Karin Liltorp (M): Moderaterne støtter naturligvis også forhandlingsoplægget og synes, at det er et supergodt oplæg.

Vi undrer os over, at biogas ikke er inkluderet. Jeg kan ikke mindes, at vi har diskuteret, at det ikke skulle være en del af det, og jeg ved, at det er i dansk interesse. Der er i hvert fald flere danske vognmænd, der har stor interesse i, at biogas også er en del af det.

Søren Søndergaard (EL): Vi fik samlenotatet den 31. oktober 2023, og vi fik forhandlingsoplægget den 1. november. Med hensyn til forhandlingsoplægget er der en indkøringsfase af den nye beret- ning, og vi har selv accepteret, at det kunne komme i sidste øjeblik, så det vil jeg ikke kritisere. Men det gælder ikke samlenotatet, og derfor har jeg nogle spørgsmål, som jeg godt vil have afklaring af.

Hvad er hjemmelsgrundlaget for forslaget? Er der tale om totalharmonisering?

Nederst på side 14 i samlenotat står der, at: »Regeringen vil have fokus på, at Kommissionens be- føjelser kun udvides der, hvor det giver europæisk merværdi.« Men som jeg læser samlenotatet, kan jeg ikke se, at der er nogen delegerede retsakter. Hvilke beføjelser henvises der til?

Der står også, at man går ind for forslaget af miljømæssige årsager. Omkring færdselstrafiksikkerhed vil jeg gerne høre, om ministeren vil lægge stor vægt eller bare vægt på, at færdselstrafiksikkerhed kommer til at indgå, som Rådet for Grøn Omstilling foreslår ifølge grund- og nærhedsnotatet oversendt den 10. oktober 2023?

På side 10 i samlenotatet der står der, at

»forhøjelse af drivakseltrykket med 1 ton vil medføre betydelige konsekvenser for vejslidet på såvel det statslige som kommunale vejnet. Yderligere vil generelt højere og tungere køretøjer i intermodal transport udgøre en stor udfordring for infrastrukturen, som enten skal løses ved omfattende ombygninger eller skiltning og etablering af omkørselsruter.«

Det er fantastisk præcist skrevet, men så bliver man også nødt til at spørge, hvad de miljømæssige konsekvenser af omfattende ombygninger af f.eks. veje, nye veje og etablering af omkørselsruter er? Jeg ved ikke, om det er overvejet, men hvis det er, vil jeg godt høre, hvad overvejelserne var, for etablering af nye veje og omkørselsruter er ikke CO₂-neutralt.

På side 14 i samlenotatet står der, at regeringen finder det centralt »at fastholde den gældende retstilstand, hvorefter transport over de nordiske grænser, der går ud over direktivets bestemmelser, forbliver mulige efter revisionen.« Hvilke bestemmelser er der tale om? Kan de bestemmelser opretholdes?

Til sidst skriver man på side 14 i samlenotatet, at: »Regeringen noterer sig, at direktivet ikke umiddelbart vurderes at kolliderer med de grænser i det regelsæt vedrørende vægte og dimensioner, som gælder for nationale transporter.« Hvad menes der med ordet umiddelbart? Kan det gøre det på sigt?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Søren Søndergaard: Helt overordnet skelner vi i vores vurdering mellem det hensigtsmæssige i øget akseltryk og totalvægt over for krav til vores infrastruktur, ombygning osv.

Hvad angår krav om højde og fastholdelse af nationale bestemmelser bestræber vi os på, at man kan gøre det så hensigtsmæssigt som muligt både for klimaet, men også for branchen, og det skal gå hånd i hånd. Vi skal ikke bygge hele Danmarks infrastruktur om, fordi der er nye muligheder for højder. Men kan man lave korridorer, hvor man kan køre med en højde på f.eks. 4,30 meter, er det en god måde at gribe det an på. Vi arbejder for, at det skal være et nationalt anliggende, at man kan det. Jeg tror heller ikke, at det bliver en succes at sige, at man skal kunne køre med 4,30 meter i hele Europa – det vil ikke kunne lade sig gøre.

Hvad angår hjemmelsgrundlaget: Ifølge retsgrundlaget for ændringsdirektivet i artikel 91 stk. 1 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) har EU bemyndigelse til at fastsætte fælles regler for international transport mellem medlemsstaterne eller transport, som passerer gennem en eller flere af medlemsstaternes områder.

NOT Jeg er ikke sikker på, at jeg kan svare helt klart på Karin Liltorps spørgsmål om biogas, men der er megen diskussion om biogas i EU, og hvor grønt biogas er. Jeg skal få oversendt et skriftligt svar til Karin Liltorp om, hvad der ligger til grund for det.

Theresa Scavenius (UFG): Det er et meget vanskeligt forslag, for på den ene side er det selvfølgelig rigtig godt at fremme lavemissions tung transport. Men på den anden side er det også en meget stor del af det at fremme modulvogntog – det vil sige større lastbiler – hvilket har en masse konsekvenser. Der er f.eks. mange omkostninger forbundet med det, og det bliver besværligt for borgerne, at der skal ændres på infrastruktur. Det bliver desuden nævnt, at færdselssikkerheden bliver bedre, men der kan også være en risiko. I hvert fald kan det føles meget ubehageligt, hvis man er en lille privatbil, der kommer kørende ved siden af. Jeg synes slet ikke, at man tager borgernes perspektiv ind det, hvilket jeg synes, at man burde gøre. Derudover er der f.eks. luftforurening og rystelser, som gør, at man slet ikke burde gå i den retning. Men allervigtigst er det også med til at udkonkurrere togene og godstransport på tog endnu mere, og det er en helt forkert politisk linje, når man ser, hvor vi står i forvejen.

Der bliver nævnt, at fossile tungere transportlastbiler bliver tilladt i en lang periode, men det er uklart hvor længe. Hvor lang er den midlertidige periode? Kan vi se ind i et årti, hvor der bliver givet tilladelse til, at fossile lastbiler må være større, end de må være i øjeblikket? Der er en uklar formulering om, at det er, når der er 50 pct. lavemissionsbiler, men datoen er ikke fastsat endnu.

Vi kunne måske diskutere, hvad forventningen er til udviklingen i tung fossil transport. Det er et klimaforslag, og det bliver nævnt, at vi forventer færre biler, men samtidig har vi en økonomisk politik, der sørger for, at vi får mere forbrug, vi skal have mere vækst. Den mængde varer, der kører rundt på vejene, er derfor ikke konstant i øjeblikket, vi forventer, at den skal stige. Hvorfor er der en forventning om, at mængden af gods er stabilt? Jeg ser egentlig bare, at vi vil lempe kravene og dermed gøre det billigere at transportere endnu flere varer på vejene. Dermed må vi forvente mere tung transport i det hele taget. Har vi nogen fremskrivninger for den tunge transport i f.eks. 2035 og 2050? Jeg ved, at vi generelt forventer flere privatbiler frem til 2050. Der bliver nævnt, at der er positive klimaeffekter, men er vi sikre på det i henhold til det, jeg lige har sagt, og noget af det, Søren Søndergaard også nævnte?

Hvad mener vi egentlig med lavemission? Jeg kan se, at der i konsekvensanalysen også bliver nævnt zero emissions transport. Inkluderer lavemission også hybridlastbiler?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Som jeg husker det, er lavemission f.eks. en lastbil, der har reduceret sin udledning med 50 pct. i forhold til en traditionel fossil lastbil.

NOT Jeg vil gerne oversende noget om klimaeffekterne. Jeg kan godt forstå, at det selvfølgelig er lidt fluffy, at jeg bare siger, at det har positive klimaeffekter. Men der findes beregninger fra lande, som har større erfaringer med modulvogntog osv., hvor man har estimeret klimaeffekterne af brugen af modulvogntog. Det siger sig selv, at det er godt for miljøet, det er godt for trængslen, og det er godt for manglen på chauffører osv. jo mere gods, man kan fragte med én lastbil.

Hvad angår tog versus vejtransport er det selvfølgelig også et politisk spørgsmål. Min holdning er, at vi ikke skal sikre bedre vilkår for togene ved at begrænse lastbilerne, men det er en fair politisk holdning at have.

Med hensyn til vejslid og akseltryk forsøger vi at have en balance mellem totalvægt og akseltryk. Vi er særligt opmærksomme på akseltryk i forhold til hele vores infrastruktur og i forhold til de klimaaftryk, det vil give, hvis man skal opbygge ny infrastruktur osv.

De fossile lastbiler har de samme vægt- og dimensionsfordele som de grønne biler til 2034.

Alexander Ryle (LA): Når Europaudvalget bliver præsenteret for regeringens holdning, får vi normalt at vide, hvilken vægt der er lagt på de forskellige punkter. I de to punkter, jeg har noteret, står der, at regeringen vil arbejde for noget. Kan ministeren bekræfte, at det betyder, at man lægger vægt på det? Sådan tolker jeg det, men jeg synes ikke, at det er helt klart.

Jeg synes, at de forventede besparelser på 597 mia. kr. på tværs af hele EU lyder som et meget højt tal. Hvordan er man kommet frem til det?

Den fungerende formand (Henrik Møller): I skalaen af vægte er »arbejder for« niveauet under at »lægge vægt på«. Hvordan det udmønter sig i forhandlingerne, skal jeg ikke gøre mig klog på.

Christian Friis Bach (RV): Hvad er transportministerens personlige refleksioner som tidligere lastvogsmekaniker om, hvordan transportsektoren kommer til at udvikle sig? Man kunne godt forestille sig det samme som inden for landbruget, nemlig at maskinerne bliver større og større, og pludselig bliver de selvkørende, meget små og med solceller på taget. På sigt vil man måske få mindre enheder, der kan køre med 20 cm. mellemrum – måske kører en chauffør foran med fem forskellige enheder, der fordeler sig ud, efterhånden som de når til destinationen, og de kan være elektriske alle sammen. Det her kan måske være en slags overgangsteknologi, men det var mere en filosofisk betragtning.

Karin Liltorp spurgte, hvorfor biogas ikke er med. Jeg skal ikke gøre mig til ekspert, men der var en, der fortalte mig, at biogas ikke er særlig grønt i transportsektoren lige nu, fordi vi ikke har nok af det. Hvis man bruger det i transportsektoren, skal man bruge gas fra Rusland de andre steder, hvor vi bruger gas. Og det giver faktisk ikke en positiv klimaeffekt.

Søren Søndergaard spurgte, om det er totalharmonisering, og regeringen ønskede jo at gå videre og ønskede større ambitioner på området. Kan vi stadig indfri de større ambitioner, hvis det bliver vedtaget, og hvad er regeringens større ambitioner? Kommer regeringen med et forslag til at gøre mere i Danmark og Norden måske? Kan vi stille skrappe krav og få en transportsektor, der bliver endnu mere grøn i vores del af verden, selvom direktivet om lastbiler bliver vedtaget?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til det sidste kan jeg sige klart ja. Vi er ikke bundet af, at vi ikke må gå videre, og vi er allerede i gang med at gå videre. Det kan vi både gøre nationalt, men også f.eks. i Norden. I forslaget taler man om modulvogntog, og nationalt er vi i gang med at gå helt op i dobbeltrailere, så en lastbil må køre med to trailere. Jeg har allerede indgået en aftale med vores svenske kollegaer, som betyder, at de også må køre til Malmø og op igennem Sverige. Det er igen godt for klimaet, godt for miljøet og godt for chaufførmangel osv.

Hvad fremtiden bringer, ved jeg ikke, om det tilkommer hverken en lastvogsmekaniker eller transportminister at udtale sig om. Vi kan i hvert fald ikke spå om det. Men for 2 år siden var jeg på transportmesse, og der var der en enkelt hal med grønne lastbiler. I år var der grønne lastbiler fra alle udstillere i samtlige haller. De skulle vise, hvad der var sket, og der er sket meget. Jeg er som transportminister meget tilbageholdende med at sige, hvad der bliver fremtidens teknologi, for jeg tror, at markedet er bedre til at bestemme det. Men ellastbiler gik i høj grad igen, og nu ser vi de første lastbiler, der ikke bare er bygget om fra en fossil lastbil til en ellastbil, men er bygget til at være en ellastbil.

Jeg ser også en stor vigtighed i, at vi ikke bare nationalt, men også internationalt taler sammen, for der sker virkelig meget her, og der er ikke nogen, der kan forudse, hvad der sker om 10 år. Jeg tror på, at selvkørende lastbiler og biler generelt kommer hurtigere, end vi tror. Jeg tror ikke, at solceller på tagene af lastbilerne kan skabe nok effekt, men der er lande, som begynder at eksperimentere med køreledninger, der sættes ned på lastbilen. Det er den slags eksempler, hvor jeg tror, at det er vigtigt, at vi skeler til hinanden og indgår i fælles europæiske samarbejder, så man ikke stopper ved grænserne, fordi man har forskellig spænding eller teknologier på det område.

Alexander Ryle spurgte om forskellen på »arbejder for« og »lægger vægt op«, og det har den fungerende formand sådan set redegjort for. Skal jeg være helt ærlig, er det også nogle gange lidt en afbalancering af forhandlingsoplægget, og der er noget, vi arbejder for, som jeg er ret sikker på bliver imødekommet, så derfor har vi været lidt mere afdæmpede.

Henrik Møller: Der er nogen, der siger, at det sværeste at spå om er fremtiden. Som gammel interrailer kan jeg huske, at når man skulle fra Frankrig til Spanien, var man nødt til at stoppe i længere tid, fordi sporvidden var forskellig, apropos at stoppe ved grænsen på grund af forskellige teknologier.

Theresa Scavenius (UFG): Jeg er meget kritisk over for forslaget, fordi det giver mere lempelige vilkår og større fossile lastbiler i hvert fald i mindst 10 år mere. Derfor kan jeg ikke støtte forhandlingsoplægget.

Søren Søndergaard (EL): Det er et problem, at der bliver sagt noget, som ikke helt står i samlenotatet. I samlenotatet står der f.eks. på side 11, at der ikke foreligger dokumentation for de samfundsøkonomiske konsekvenser og for CO₂-reduktion. Men jeg lytter til ministeren og konstaterer, at ministeren lover, at der ikke er tale om totalharmonisering, og at vi har mulighed for at gå videre i Danmark og på nordisk plan, fuldstændig som vi beslutter i Folketinget. Jeg hører også, at ministeren forklarer, at han har dokumentation, som vi vil få oversendt, der dokumenterer de positive CO₂-effekter. På den baggrund kan Enhedslisten støtte forhandlingsoplægget.

NOT Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Theresa Scavenius: Vi oversender fremskrivningen af antallet af lastbiler. Min mundtlige pointe her er, at der umiddelbart er en positiv effekt af, at en lastbil skal køre med mere gods, og dermed er der ikke behov for lige så mange lastbiler. Det er den vej, det har en positiv effekt.

NOT Til Alexander Ryle: Vi oversender skriftligt svar om de besparelser, som Kommissionen forventer.

NOT Til Søren Søndergaard: Det er ikke en totalharmonisering – vi kan sagtens og er allerede gået videre. Vi oversender skriftligt svar om de positive effekter, som jeg henviste til.

Den fungerende formand (Henrik Møller): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Theresa Scavenius (UFG) har ytret sig imod det.

FO Punkt 9. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 minimumskravene for minimumspausser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2023) 0256

KOM (2023) 0256 – Bilag 2 (samlenotat)

KOM (2023) 0256 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Forslaget blev fremsat den 24. maj 2023 og kom i dansk sprogversion samme dag. Det spanske formandskab forventer, at der kan opnås generel indstilling ved transportrådsmødet den 4. december.

Formålet med forslaget er at højne kvaliteten og effektiviteten af lejlighedsvis buskørsel – oftest kaldet turistbuskørsel – samt forbedre arbejds- og kørselsvilkårene for chauffører. Det skal opnås ved at gøre reglerne for afholdelse af pauser og hviletid mere fleksible, så de imødekommer sektorens særlige behov.

Kommissionens forslag indebærer helt konkret tre ændringer:

- Større fleksibilitet for afholdelse af pauser.
- Mulighed for udskydelse af det daglige hvil.
- Bedre mulighed for udskydelse af det ugentlige hvil.

De tre ændringer tager højde for, at kørslen ved lejlighedsvis buskørsel er mere sæsonbetonet, at førerne ofte sover på hoteller, og at kørslen ofte er tilpasset et turistprogram.

Med de foreslåede ændringer forventes chaufføren at få større mulighed for at efterkomme passagerernes behov og ønsker om spontane stop, uden at det skal gå ud over programmet eller chaufførens behov for at afholde pause og hvil.

Regeringen forholder sig positivt til Kommissionens forslag. Det vil i de videre forhandlinger være vigtigt for regeringen, at der fastholdes en god balance, så forslaget ikke indebærer en forringelse af hverken færdselssikkerheden eller chaufførens arbejdsvilkår.

FO Det indstilles således, at Danmark

- lægger vægt på, at forslaget imødeser sektorens behov for mere fleksibilitet, uden at der sker en forringelse af færdselssikkerheden.
- arbejder for, at der består en god balance mellem virksomhedernes og chaufførernes fleksibilitet, sammenholdt med at færdselssikkerhed og chaufførernes arbejdsvilkår ikke bliver forringet.
- arbejder for, at forslaget ikke indebærer yderligere administrative byrder for de virksomheder, der er involveret i lejlighedsvis buskørsel

Marianne Bigum (SF): I SF mener vi, at chaufførernes arbejdsvilkår og færdselssikkerhed hænger meget tæt sammen. Stressede chauffører er en risiko for færdselssikkerheden. Vi opfordrer derfor regeringen til at gå til forhandlingerne med et stærkt fokus på, at arbejdsvilkårene ikke bliver forringet. Hvis chaufførerne får for få eller for korte pauser, er det uforsvarligt både for chaufførerne, passagerne og dem, der færdes omkring. Derfor undrer regeringens vægtninger mig. Det er de mildeste vægtninger. Der lægges kun vægt på, at sektorens behov for mere fleksibilitet sker, uden at der sker en forringelse af færdselssikkerheden. Vi mener, der bør lægges stor vægt på det. Balancen mellem virksomhederne og chaufførernes fleksibilitet må ikke gå ud over færdselssikkerheden og arbejdsmiljøforholdene. Regeringen vil kun arbejde for, at fleksibiliteten, som efterspørges af branchen og cheferne, ikke skal forringe færdselssikkerheden og chaufførernes arbejdsvilkår. Det er den laveste vægtning, man kan have. Som jeg forstår det, forpligter man sig udelukkende til at nævne det, men man gør ikke mere for at få det igennem. Vi mener, det er så vigtigt, at fleksibiliteten – som jeg godt kan se behovet for – ikke sker på bekostning af færdselssikkerheden og chaufførernes arbejdsvilkår. Vægtningerne kommer ikke til at lægge det tryk, som vi mener er nødvendigt i denne sag. Vil ministeren lægge større vægt, så vi både kan få fleksibilitet, men uden at det går ud over færdselssikkerhed og arbejdsforhold?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Jeg er ikke enig i de bekymringer. Vi taler ikke om mindre pauser, men om en fleksibilitet i pauser, og at man sidestiller national turistikørsel med international turistikørsel. Man råder bod på nogle uhensigtsmæssigheder med forslaget. Vi har ikke fået nogen høringssvar, som giver udtryk for de bekymringer, som Marianne Bigum fremhæver.

Christian Friis Bach (RV): Vi støtter op om forhandlingsoplægget, men vi har noteret os, at Forbrugerrådet Tænk påpeger, at det ikke er reglerne, men håndhævelsen, det kniber med. Der skal der sættes mere ind. Det synspunkt deler vi, og det regner vi også med, at regeringen gør, og at regeringen fremhæver det i lyset af denne ændring.

Søren Søndergaard (EL): Ministeren siger, at der ikke er kommet nogen høringssvar, der giver udtryk for de samme bekymringer som SF's. Jeg kan ikke lade være med at bemærke, at der ikke er høringssvar fra Rådet for Sikker Trafik eller fra Trafikstyrelsen. Er det virkelig rigtigt, at de ikke har svaret på en høring? Man kan vel ikke forestille sig, at sagen bliver fremlagt, uden at de har været høringssparter?

Jeg deler langt hen ad vejen SF's holdning. Der skal lægges stor vægt på, at der ikke sker nogen forringelse af vilkårene. Det kan godt være, at der ikke er lagt op til nogen forringelser i forslaget lige nu, men det kan jo ske i forbindelse med forhandlingerne, og så er det vigtigt for os, som skal give opbakning til forhandlingsoplægget, at vi er enige om, at så bliver foden sat ned.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Søren Søndergaard: Rådet for Sikker Trafik og Trafikstyrelsen er med i specialudvalget – altså den kreds, som er involveret i vores høringer osv. Jeg kan ikke sige, hvad årsagen er, men jeg kan konstatere, at der ikke er høringssvar fra dem.

Til Christian Friis Bach: Håndhævelse er et nationalt anliggende, og jeg er enig i, at håndhævelse er vigtig. Vi ser med nationale briller på, hvordan håndhævelsen skal være – også i takt med nogle af de andre ændringer af f.eks. kommende kilometerafgift, hvor der også bliver en håndhævelse af regler, som skal varetages. Der tænker vi naturligvis disse ting sammen.

Theresa Scavenius (UFG): Jeg deler SF's og Enhedslistens holdninger til arbejdsvilkår. Der er risici, som det er bekymrende, at ministeren og regeringen ikke tydeligt vægter. Borgernes og passagerernes perspektiv vægtes ikke tydeligt. Derfor kan jeg ikke støtte forhandlingsoplægget.

Marianne Bigum (SF): Behovet for fleksibilitet og ønsket om at finde løsninger kan jeg godt forstå. Men i regeringens forhandlingsoplæg – som er det, vi tager stilling til i dag – skriver regeringen fuldstændig klart, at de kun lægger vægt på, at fleksibiliteten imødeses, men uden at der sker en forringelse af færdselssikkerheden. Vægtningen betyder, at man gerne vil have fleksibilitet, men at man i forhandlingerne vil gå på kompromis med færdselssikkerheden og arbejdsmiljøforholdene.

I det næste punkt står der, at regeringen kun vil arbejde for, at der kommer en god balance mellem virksomhedernes og chaufførernes fleksibilitet, sammenholdt med at færdselssikkerhed og chaufførernes arbejdsvilkår ikke bliver forringet. Vi er ikke uenige om, at det er rigtig godt, at vi får kigget på fleksibilitet, men hvad kommer til at vægte mest for regeringen i forhandlingerne? Er det fleksibilitet for arbejdsgiverne kontra færdselssikkerhed og arbejdsmiljøforhold, eller hvad? Regeringen har valgt den absolut laveste vægtning. Så det er ikke et spørgsmål om ja eller nej til fleksibilitet, men om regeringens position i forhold til at sikre færdselssikkerheden og arbejdsmiljøet.

Vi har været i kontakt med nogle af fagforeningerne, og de er mildest talt ikke glade for den vægtning, som regeringen lægger op til, så de deler den bekymring, som SF og andre gode kollegaer her i udvalget har.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Vægtningsbalancer er en udmærket drøftelse at have, men der er ingen vurdering af, at man med dette forslag går på kompromis med færdselssikkerheden. Det er ikke rigtigt, som Theresa Scavenius siger, at hensynet til passagerne ikke vægtes, for løsningerne skal jo ikke gå på kompromis med færdselssikkerheden. Hvad er risiciene? Med den nuværende lovgivning er der forskellige regler afhængig af ruten på tværs af EU-landene, og med dette forslag kommer der mere sund fornuft. Jeg er nødt til at læne mig op ad de faglige vurderinger hvad angår risici for færdselssikkerheden.

Marianne Bigum (SF): Det er betryggende, at det er ministerens vurdering, at forslaget ikke går på kompromis med færdselssikkerheden – ministeren nævnte godt nok ikke arbejdsmiljøforholdene – men så burde det vel være uproblematisk at lægge stor vægt på det hele.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Spørgsmålet er, om man udvander vægtningerne, hvis man vægter elementer, som ikke er et problem.

Arbejdsmiljøforholdene for chaufførerne forbedres også med dette forslag, så det ser jeg heller ikke som en bekymring.

Marianne Bigum (SF): SF kan ikke støtte forhandlingsoplægget. Vægtningerne betyder noget her i udvalget – det er faktisk dem, vi tager stilling til.

Den fungerende formand (Henrik Møller): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Theresa Scavenius har ytret sig imod det.

FO Punkt 10. Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2023) 0441

KOM (2023) 0441 – Bilag 2 (samlenotat)

KOM (2023) 0441 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Det spanske formandskab forventer, at der kan opnås generel indstilling ved transportrådsmødet den 4. december 2023. Forslaget blev fremsat den 12. juli og kom i dansk sprogversion den 20. september. Forhandlingerne af forslaget er derfor gået meget hurtigt.

Formålet med forslaget er at harmonisere måling, beregning, formidling og dokumentation af drivhusgasemissioner fra transporttjenester i EU. Det opnås ved at etablere en fælles metode til at opgøre og formidle CO₂-udledning fra transport. Den vil være obligatorisk at benytte på tværs af transportformer, hvis man som virksomhed enten er pålagt eller frivilligt ønsker at oplyse om udledningen. Dermed vil forslaget kunne medvirke til at skabe lige konkurrencevilkår mellem virksomheder på tværs af EU i forhold til at udbyde grønnere transporter.

Der vil være omkostninger, når erhvervslivet skal omstille sig til at bruge den nye metode, men samtidig vil det gøre det lettere for virksomhederne at opgøre deres CO₂-udledning, når det er den samme metode på tværs af EU. Dertil forventes det, at forslaget vil gøre data om emissioner fra transporttjenester mere gennemsigtige og troværdige for både forbrugere og virksomheder.

Forslaget indebærer ikke statsfinansielle konsekvenser af betydning. Danmark skal dog sikre, at der er et organ, som kan akkreditere en slags revisionsvirksomheder, som officielt kan sige god for store virksomheders CO₂-regnskaber. Desuden vil Kommissionen oprette og vedligeholde databaser med standardværdier, som skal bruges i alle EU-lande. Danmark vil bidrage hertil gennem EU-budgettet.

Regeringen er positiv over for forslaget, der forhåbentlig kan blive et væsentligt skridt i retning af en troværdig og gennemsigtig formidling af transportvirksomhedernes drivhusgasemissioner.

Regeringen vil i de videre forhandlinger have fokus på omfanget af forslagets økonomiske konsekvenser for erhvervsliv og myndigheder.

FO Det indstilles således, at Danmark

- lægger vægt på, at det med forslaget forbliver frivilligt for virksomhederne, om de vil formidle CO₂e-emissioner fra transport, medmindre de er omfattet af forpligtelser hertil gennem anden regulering.
- arbejder for, at medlemsstaterne i national regulering har mulighed for at gå videre i forhold til at gøre det obligatorisk for virksomheder at formidle CO₂e-emissioner fra transport.

Søren Søndergaard (EL): Når samlenotatet kommer for sent, er der tradition for, at jeg stiller en masse spørgsmål. Men det vil jeg ikke gøre.

Enhedslisten kan støtte forslaget, fordi vi mener, det er et fremskridt, at der kommer en ensartet opgørelse.

Marianne Bigum (SF): SF kan også støtte forslaget.

Hvorfor vil regeringen arbejde for, at forslaget ikke gøres obligatorisk for store virksomheder? Ministeren refererer til lige konkurrencevilkår, og det er ret vigtigt, at vi har ensrettet regulering af både store virksomheder og SMV'er.

Det vil sandsynligvis være muligt at reducere den skydannelse, som flyvning medfører, ved at rense flybrændstoffer for aromatiske forbindelser. Det kan være med til at begrænse omkostningerne og ville kunne reducere klimabelastningen med ca. 20 pct. Vil et nationalt krav om at fjerne aromater fra flybrændstofferne slå igennem i de opgørelsesmetoder, som Kommissionen lægger op til, at alle nu skal anvende?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Forslaget er obligatorisk for store virksomheder.

Den tid, I har haft til at arbejde med det, er ikke tilfredsstillende. Det burde jeg have startet med at beklage – også selv om sagen er gået hurtigt. Det kommer vi til at gøre bedre.

Theresa Scavenius (UFG): Det er grundlæggende en politik der bygger på incitamenter. Det er en meget ineffektiv måde at føre klimapolitik på, og det er typisk meget dyrt og bureaukratisk. Det havde været mindre bureaukratisk og billigere at indføre simple krav og forbud, f.eks. ligesom i legetøjsforordningen.

Når det så er sagt, er det en god idé at regulere de data, som virksomhederne må bruge til at markedsføre sig med. Lige nu er det det vilde vesten, hvor man kan sige, hvad man vil, om sine emissioner. Men data skal certificeres, der skal laves et organ, som skal verificere data, og organet skal også akkrediteres af et uafhængigt organ. Det er et meget bureaukratisk system, men det er måske meget godt at få ryddet op i det vilde vesten.

Det vigtigste er det, der står i artikel 14 om, hvorvidt vi kan sikre os, at de uafhængige organer og overensstemmelsesvurderingsorganet har den nødvendige faglige integritet og tekniske kompetence. Vil ministeren arbejde for at sikre, at der er faglig integritet og teknisk kompetence i disse organer? Vi ved jo, at bilindustrien sidder tungt på mange af EU's organer inden for transportpolitikken. Jeg har engang læst, at der i nogle organer sidder 75 pct. fra bilbranchen. Kan vi bygge vandtætte skodder, så disse organer ikke bliver infiltreret af den bilbranche, som i forvejen har meget svært ved at omstille sig?

Der står også, at organerne kan give nogle bestemte kompetencer til dattervirksomheder og underentreprenører. Det kan skabe risiko for, at organerne får opgaverne udført et andet sted, og dermed mister man kontrollen med certificering, verificering og akkreditering. Så jeg synes, det er ret bekymrende.

NOT **Transportministeren (Thomas Danielsen):** Til Marianne Bigum: Vi har ingen oplysninger om, hvordan aromaterne indgår i opgørelsesmetoderne. Det vil vi undersøge.

Til Theresa Scavenius: Ja, jeg ønsker faglig integritet og kompetence. Databasen, der skal indeholde alle værdierne, bliver lavet af Det Europæiske Miljøagentur (EEA).

Alexander Ryle (LA): Regeringen vil arbejde for, at medlemsstaterne i national regulering har mulighed for at gå videre i forhold til at gøre det obligatorisk for virksomheder at formidle CO₂e-emissioner fra transport. Vil regeringen arbejde for at gøre det herhjemme?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Det skal læses, som det står: Vi vil ikke forhindres i at have mulighed for at gå videre.

Theresa Scavenius (UFG): Jeg kan ikke støtte forhandlingsoplægget, fordi der ikke bliver lagt nok vægt på de ting, jeg nævnte før.

Alexander Ryle (LA): Jeg ved godt, det ikke er en del af forhandlingsoplægget, men det er alligevel ret interessant at høre, om det er noget, ministeren overvejer at gøre i Danmark. Det kunne jo forklare, hvorfor man vil arbejde for det. Jeg forstår godt, at man ikke ønsker, at det skal være obligatorisk på EU-niveau, men overvejer regeringen at gøre det herhjemme i Danmark?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Det er helt oplagt, at vi ikke vil forhindres i at have mulighed for at gå videre. Det er også helt oplagt, at jeg ikke præsenterer sådanne tanker på et møde i dag.

Den fungerende formand (Henrik Møller): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Theresa Scavenius (UFG) har ytret sig imod det.

Punkt 11. Siden sidst

Orientering ved transportministeren

EUU alm. del (20231) – Bilag 89 (kommenteret dagsorden)

Transportministeren: Jeg forelægger begge sager til orientering.

a) Forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneanråde
KOM (2023) 0443

Transportministeren (Thomas Danielsen): Forslaget blev fremsat den 11. juni 2023 og kom i dansk sprogversion den 22. september. Formålet med forslaget er at forbedre anvendelsen af kapacitet på det europæiske jernbanenet og sikre en mere effektiv styring af jernbanetrafikken. Forslaget er stadig i et meget tidligt stadie af forhandlingerne. Jeg vender tilbage til udvalget, når forslaget er nået lidt længere i forhandlingsforløbet.

Theresa Scavenius (UFG): Det er kun 11 pct. af godstransport, der er på jernbaner. Kun 5 pct. er passagertransport. Det er rigtig ærgerligt, når vi ved, at jernbaner er meget energieffektive – det er miljø- og klimavenligt. Forslaget er rigtig spændende, så jeg vil appellere til, at regeringen går positivt til forslaget. Det er selvfølgelig ikke et stærkt forslag i forhold til at regulere og stille krav, men det er fint med langtidspanlægning og kapacitetsanalyse, så man bliver opmærksom på, at vi har misset at investere i dette effektive transportsystem. Måske kan al den viden og koordination bidrage til at få den viden frem i lyset, for den mangler virkelig.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Regeringen er positiv over for intentionen med forslaget. Jeg er enig i, at der har været historisk mangel på investeringer i jernbanen. Vi gør, hvad vi kan. Vi arbejder f.eks. på at bygge overhalingsspor, fordi godstog kører langsommere end passagertog. Eftersom vi ikke har dobbeltspor alle steder, prøver vi at finde nogle løsninger for at kunne fremme en øget kapacitet for både godstog og passagerer.

Vi må dog være realistiske: Vi kan ikke løse hele vores godsbehov med jernbanen. Allerede i dag har vi udfordringer med vores skinnearbejde transport på grund af uregelmæssigheder osv. Vi er nu gået i gang med at lave historisk store investeringer – der er stort set ikke er en strækning i Danmark, hvor vi ikke er i gang med at investere i signalsystemer, elektrificering, opgradering af banen, osv.

Nogle gange skal det være skidt, før det bliver godt, og jeg er helt enig i, at det er skidt lige nu. Det er desværre et historisk efterslæb, som vi prøver at indhente.

b) Traktatkrænkelssag C-167/22 om maksimalt 25 timer parkering på danske motorvejsrasteplasser på statslige veje

EUU alm. del (20211) – Bilag 502 (notat om afgivelse af indlæg)

Transportministeren: Sagen handler overordnet set om, at Danmark har indført tidsbegrænset

parkering for lastbiler på de statslige rasteplasser på motorvejsnettet. Europa-Kommissionen stæv-
nede den 8. marts 2022 Danmark for traktatkrænkelser på baggrund af den indførte regel.

Kommissionen argumenterer for, at Danmark med reglen ikke lever op til sine forpligtelser i hen-
hold til den frie udveksling af transportydelser. Kommissionen mener altså, at vi med reglen hindrer
vognmænd i at udøve deres rettigheder ved at fratage chaufførerne muligheden for at langtidspar-
kere. Herved besværliggøres overholdelsen af kravet om ugentlige hvil på mellem 25 og 45 timer.

Det er generaladvokatens vurdering, at Danmark bør frifindes i sagen. Det begrundes med, at 25-
timersreglen ikke udgør en direkte forskelsbehandling, ligesom den ikke har til formål at regulere
udvekslingen af vejtransportydelser mellem medlemsstaterne. Generaladvokaten finder dermed
ikke, at reglen i sig selv udgør en hindring for den frie udveksling af transportydelser.

Generaladvokaten har i sin vurdering lagt vægt på, at Kommissionen ikke har løftet bevisbyrden i
sagen. Der lægges også vægt på, at medlemsstaterne ikke er forpligtede til at fremme grænse-
overskridende transport på deres område, men blot er forpligtede til at gøre det lettere at udføre
transporten. Derudover har generaladvokaten lagt vægt på, at det er transportvirksomhedens an-
svar at tilrettelægge turen og dække omkostninger til indkvartering uden for køretøjet.

Generaladvokaten mener dog ikke, at de danske argumenter om, at reglen medvirker til at sikre
kapacitet på rasteplasserne, ordnede forhold og mulighed for afholdelse af korte hvil kan begrunde
25-timersreglen. Derfor vurderer generaladvokaten, at såfremt Domstolen finder, at reglen udgør
en hindring for den frie udveksling af transportydelser, vil Danmark ikke kunne frifindes.

Regeringen er positiv over for, at generaladvokaten ikke finder, at den indførte 25-timersregel er en
hindring for den frie udveksling af transportydelser. Jeg vil dog gerne understrege, at dette er gene-
raladvokatens forslag til afgørelse, og at Domstolens afgørelse kan afvige herfra. Regeringen ser
derfor frem til at modtage Domstolens afgørelse i sagen.

Udvalget vil blive orienteret om den endelige afgørelse, når denne foreligger.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

Mødet sluttede kl. 11:44.