



## Europaudvalget

**Til:** Udvalgets medlemmer og stedfortrædere

**Dato:** 8. april 2009

### Offentligt referat fra Europaudvalgets møde 27. marts 2009

Til orientering vedlægges det offentlige referat for Europaudvalgets åbne møde den 27. marts 2009.

Der udsendes to referater af Europaudvalgets møder. Det ene referat er offentligt og indeholder referat fra behandlingen af alle åbne punkter på Europaudvalgets dagsorden. Det andet referat er fortroligt, idet det både indeholder referat fra behandlingen af de lukkede og åbne punkter på dagsordenen. Såfremt der ingen lukkede punkter er på dagsordenen er det offentlige og det fortrolige referat identiske. Det fortrolige referat udsendes alene til partiernes EU-ordførere.

Det bemærkes, at det offentlige referat er et redigeret referat af Europaudvalgsmøderne og ikke en ordret gengivelse. Det bemærkes endvidere, at referatet udsendes af Europaudvalgets sekretariat uden forudgående godkendelse af Europaudvalget.

Med venlig hilsen

Iben Tybjerg Schacke  
EU-Sekretariatet



## REFERAT

### AF 30. EUROPAUDVALGSMØDE

**Mødedato:** Fredag den 27. marts 2009  
**Tidspunkt:** 5 minutter efter afslutningen af mødet i Det Udenrigspolitiske Nævn, dog tidligst kl. 10.00  
**Sted:** Vær. 2-133

## Dagsorden

Den 14. april 2009

1. Afrapportering fra møde i Det Europæiske Råd den 19.-20. marts 2009  
Forelæggelse ved statsministeren
  - Det Europæiske Råd 19-20/03-09 – bilag 7 (formandskabets konklusioner)
  - Det Europæiske Råd 19-20/03-09 – bilag 8 (formandskabets kompromisforslag vedr. finansiering af infrastrukturprojekter som led i genopretningsplanen)
  - EU-note (08) – E 41 (notat af 24/3-09 om topmødet)
2. Samråd med statsministeren om samrådsspørgsmål P og G vedr. euroen og EU's økonomiske politik og folkeafstemning om euroforbeholdet
  - EUU alm. del (08) – samrådsspørgsmål P (vedlagt)
  - EUU alm. del (08) – samrådsspørgsmål G (vedlagt)
- FO 3. Rådsmøde nr. 2935 (transport, telekommunikation og energi – transport, søfart, telekommunikation og beskæftigelsesdelen) den 30.-31. marts 2009
  - Beskæftigelsesministeren forelægger punkt 6
  - Videnskabsministeren forelægger punkt 1 og 2
  - Transportministeren forelægger punkterne 3-5 og 7-15

- L 4. Politisk drøftelse af følgende beslutningsforslag:
- a) B 64 (om at pålægge regeringen ikke at godkende EU-regnskaber med høje grader af uregelmæssigheder og svig)  
B 64 (08) – bilag 1 (udkast til tidsplan)
  - b) B 70 (om afvikling af EU's struktur- og samhørighedsfonde)  
B 70 (08) – bilag 1 (udkast til tidsplan)
- L 5. Udvalgets videre behandling af høringssvar vedr. følgende grønbøger:
- a) Grønbog om europæiske energinet  
KOM (2008) 0782  
KOM (2008) 0782 – bilag 2 (udtalelse fra Det Enerkipolitiske Udvalg)  
EU-note (08) – E 30 (notat af 9/1-09)
  - b) Grønbog om sundhedspersonalet i Europa  
KOM (2008) 0725  
**KOM (2008) 0725 – bilag 2 (udtalelse fra Sundhedsudvalget)**  
EU-note (08) – E 28 (notat af 8/1-09)
- L 6. Eventuelt

Der vedlægges foreløbig oversigt over det under punkt 3 nævnte møde.

**Andre arrangementer for Europaudvalgets medlemmer i uge 14:**

Tirsdag 31/3 kl. 14.30-15.30: Fællesmøde med Georgiens parlamentsformand (sammen med UPN og FOU)

**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 (transport, telekommunikation og energi) den 30. - 31. marts  
2009**

**Dagsorden, 3. udgave**

**Teledelen**

1. Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: "Et lettilgængeligt informationssamfund"
  - *Vedtagelse af rådskonklusioner*KOM (2008) 0804
  - Rådsmøde 2935 – bilag 1 (samlenotat side 2)
  - KOM (2008) 0804 - bilag 2 (supplerende grundnotat af 3/3-09)
  
2. Følgerne af den økonomiske afmatning for IKT, og hvordan IKT kan sætte gang i EU's økonomi
  - *Udveksling af synspunkter*Rådsmøde 2935 – bilag 1 (samlenotat side 10)

**Søfartsdelen**

- FO
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse
    - *Fremskridtsrapport*
    - *Politisk debat*KOM (2008) 0816
    - Rådsmøde 2935 – bilag 3 (samlenotat side 2)
    - KOM (2008) 0816 - bilag 3 (revideret grundnotat af 27/2-09)
  
  4. Kommissionens meddelelse om EU's maritime transportpolitik frem mod 2018 - strategiske mål og anbefalinger
    - *Vedtagelse af rådskonklusioner*KOM (2009) 0008
    - Rådsmøde 2935 – bilag 3 (samlenotat side 11)
    - KOM (2009) 0008 - bilag 1 (grundnotat af 17/2-09)
  
  5. Meddelelse og handlingsplan fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer
    - *Vedtagelse af rådskonklusioner*KOM (2009) 0010
    - Rådsmøde 2935 – bilag 3 (samlenotat side 17)

## **Beskæftigelsesdelen**

- FO 6. Forslag Rådet og Europa-Parlamentets direktiv til ændring af direktiv 2002/15 om tilrettelæggelse af arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter
- *Generel indstilling*
- KOM (2008) 0650
- Rådsmøde 2935 – bilag 2 (samlenotat side 1)
  - KOM (2008) 0650 - bilag 2 (grundnotat af 1/12-08)
  - KOM (2008) 0650 - bilag 3 (Henvendelse fra Dansk Transport og Logistik om arbejdstid af 12/2-09)

## **Transportdelen**

7. Revision af Eurovignette-direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer
- *Politisk drøftelse*
- KOM (2008) 0436
- Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 2)
  - Udvalgsrådsreferat:  
EUU alm. del (08) – bilag 139, side 525 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 5/12-08)
8. Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet)
- *Orientering*
- KOM (2008) 0847
- Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 14)
  - KOM (2008) 0847 – bilag 2 (grundnotat af 29/1-09)
9. Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa
- *Vedtagelse af rådskonklusioner*
- KOM (2008) 0886
- Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 19)
  - KOM (2008) 0886 – bilag 1 (grundnotat af 18/2-09)
10. Masterplan for lufttrafikstyring (ATM Master plan)
- *Vedtagelse af rådsbeslutning og rådsresolution*
- KOM (2008) 0750
- Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 29)
  - KOM (2008) 0750 – bilag 2 (supplerende grundnotat af 16/1-09)
  - KOM (2008) 0750 – bilag 1 (grundnotat af 22/12-08)
11. Relationer med tredjelande: En civil luftfartsaftale med Canada
- *Vedtagelse*
- KOM (2009) 0062
- Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 35)

- FO 12. Fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne  
– *Orientering*  
KOM (2009) 0121  
Rådsmøde 2935 – bilag 5 (tillæg til samlenotat)
- FO 13. Buspassagerers rettigheder  
– *Tidlig forelæggelse*  
KOM (2008) 0817  
Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 40)  
KOM (2008) 0817 – bilag 1 (grundnotat af 27/1-09)
- FO 14. Konkurrencebaseret godstransport  
– *Tidlig forelæggelse*  
KOM (2008) 0852  
Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 51)  
KOM (2008) 0852 – bilag 1 (grundnotat af 28/1-09)
- FO 15. ITS-direktiv  
– *Tidlig forelæggelse*  
KOM (2008) 0887  
Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 64)  
KOM (2008) 0887 – bilag 2 (grundnotat af 18/2-09)

16. Eventuelt

Punkterne 1 og 2 hører under Videnskabsministeriets ressort, punkterne 3 til 5 hører under Økonomi- og Erhvervsministeriets ressort, punkt 6 hører under Beskæftigelsesministeriets ressort og punkterne 7-16 hører under Transportministeriets ressort

17. Siden sidst  
Ingen punkter



## REFERAT

### AF 30. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: Fredag den 27. marts 2009

Tidspunkt: kl. 10.40

Sted: 2-133

Til stede: Svend Auken (S) formand, Kim Andersen (V), Michael Aastrup Jensen (V), Henrik Høegh (V) næstformand, Morten Messerschmidt (DF), Pia Adelsteen (DF), Helle Sjelle (KF), Bendt Bendtsen (KF), Kim Mortensen (S), Yildiz Akdogan (S), Anne Grete Holmsgaard (SF), Hanne Agersnap (SF), Lone Dybkjær (RV), Per Clausen (EL), Høgni Hoydal (TF)

Desuden deltog: Statsminister Anders Fogh Rasmussen, beskæftigelsesminister Claus Hjort Frederiksen, videnskabsminister Helge Sander, transportminister Lars Barfoed

#### **Punkt 1. Afrapportering fra møde i Det Europæiske Råd den 19.-20. marts 2009**

Det Europæiske Råd 19-20/03-09 – bilag 7 (formandskabets konklusioner)

Det Europæiske Råd 19-20/03-09 – bilag 8 (formandskabets kompromisforslag vedr. finansiering af infrastrukturprojekter som led i genopretningsplanen)

EU-note (08) – E 41 (notat af 24/3-09 om topmødet)

**Formanden** sagde, at det var på hans initiativ, man havde flyttet afrapporteringen fra onsdag aften til fredag formiddag, hvilket han var glad for, at statsministeren havde imødekommet.

**Statsministeren:** Der var topmøde i sidste uge i Bruxelles. Set med danske øjne var det et rigtigt godt møde. Jeg vil her nævne de vigtigste resultater.

For det første drøftede vi EU's strategi frem mod klimakonferencen i København til december. Der var enighed om, at EU vil påtage sig sin fair andel af finansieringen af en global klimaaftale. Dermed har vi sendt et klart signal om, at EU vil bistå udviklingslandene, både når det gælder nedbringelse af udledninger og finansiering af den nødvendige tilpasning til klimaforandringerne. I den forbindelse blev vi enige om en køreplan, som skal sikre, at EU i god tid inden klimakonferencen får truffet de nødvendige beslutninger vedrørende tre spørgsmål. For det første EU's holdning til de forskellige finansieringsmodeller, som er under overvejelse. For det andet EU's specifikke finansieringsbidrag. Og for det tredje principperne for EU's interne byrdefordeling. Der var enighed om, at de beslutninger skal træffes på grundlag af konkrete forslag fra Kommissionen. Det Europæiske Råd vil vende tilbage til finansieringsspørgsmålet på sit møde i juni.

Det er meget tilfredsstillende, at EU nu har sendt et klart signal om, at vi er parat til at bidrage med vores del af finansieringen. Det vil sikre, at EU fortsat kan udøve lederskab i de globale klimaforhandlinger. Samtidig er det helt rigtigt, at EU ikke allerede nu spiller ud med et konkret beløb. Det ville bestemt ikke være nogen klog forhandlingstaktik. Vi skal sikre os, at de penge, vi lægger på bordet, rent faktisk blive modsvaret af reelle reduktioner til gavn for klimaet. Vi må konstatere, at verdens andre store udledere endnu ikke har meldt ud, hvor store reduktionsforpligtelser de er villige til at påtage sig. Ved mødet i sidste uge har EU sendt et klart og offensivt budskab om, at vi går forrest, ikke bare når det gælder reduktioner, men også når det gælder finansieringen. Nu må de andre nøglelande – herunder de store udviklingsøkonomier – komme på banen, så vi kan få indledt realitetsforhandlinger.

For de andet var der bred opbakning til en styrkelse af EU's energisikkerhed, så vi bliver mindre afhængige af importeret olie og gas. Det skal bl.a. ske gennem udbygning af energiinfrastruktur og energiforbindelser, en større diversificering af forsyningsruterne og sidst men ikke mindst energieffektivisering og udbygning af den vedvarende energi. Det er i den forbindelse meget positivt, at der på topmødet blev indgået en aftale om at afsætte ekstra 5 mia. euro på EU's budget primært til energi- og klimaprojekter. Der er tale om en bred vifte af projekter i hele Europa. Det er projekter, som vil styrke energisikkerheden og fremme omstillingen til grøn energiforsyning. Vi kan med danske øjne glæde os over, at Danmark med denne pakke får direkte andel i EU-midler til tre konkrete projekter. Det drejer sig om Kriegers Flak, som er et havvindmølleprojekt i Østersøen. Det drejer sig om det projekt, der hedder North Sea Grid, som er et sammenhængende elnet i Nordsøen, der vil understøtte udbygningen af havvindmøller. Og endelig det projekt, der hedder Scanled, som er en off-shore gasledning fra Norge via Sverige til Danmark og videre til Polen.

Samtidig er det positivt, at der med pakken er sikret EU-finansiering til en udbygning af energiforbindelserne i Østersøområdet inden for den såkaldte Baltic Interconnection Plan. Det understøtter regeringens ønske om at opprioritere Østersø-samarbejdet ikke mindst på energiområdet. Der er behov for at udbygge energiforbindelserne til særligt de baltiske lande, som jo i dag har status af det, vi godt kunne kalde energiør.

For det tredje drøftede vi den finansielle og økonomiske situation. Der var enighed om, at EU-landene fortsat vil tage de nødvendige skridt. Og der var også enighed om, at vi vil koordinere vore tiltag for at opnå størst mulig effekt. Der var i den forbindelse enighed om, at de grundlæggende spilleregler inden for det indre marked skal overholdes. Det samme gælder de grundlæggende regler inden for stabilitets- og vækstpagten. Der var også enighed om, at EU fortsat skal udvise solidaritet med de medlemslande, som er særligt hårdt ramt af krisen. Det kom til udtryk i en konkret beslutning om at fordoble den såkaldte betalingsbalancefacilitet, sådan at der fremover vil være 50 mia. euro til rådighed.

Vi blev enige om, at der skal ske en markant styrkelse af reguleringen af de finansielle markeder. Kommissionen har lovet, at den i den nærmeste fremtid vil

fremstille et konkret forslag om et styrket finansielt tilsyn. Der vil også komme forslag om en styrket regulering af kapital- og hedgefonde og bedre aflønningsstrukturer i den finansielle sektor. Det vil sige, at der faktisk er medvind til en række af de forslag, som indgår i det danske udspil om øget åbenhed og ansvarlighed på de finansielle markeder.

Vi blev desuden enige om en fælles EU-linje forud for G20-mødet den 2. april. EU vil arbejde for styrket gennemsigtighed og ansvarlighed på de finansielle markeder, idet udgangspunktet bør være, at alle finansielle aktiver og alle finansielle aktører, som udgør det, man kalder en systemisk risiko, bliver underlagt passende regulering og passende tilsyn.

EU vil også arbejde for en væsentlig styrkelse af Valutafondens (IMF) rolle. Både når det gælder finansiell regulering og i håndteringen af konkrete kriser. I den forbindelse blev vi enige om, at EU-landene er parat til at bidrage med 75 mia. euro til en forøgelse af IMF's lånekapital.

Der var også enighed om, at EU vil bekæmpe enhver form for protektionisme, og at EU vil fremme udviklingsdagsordenen.

For det fjerde var der på topmødet bred tilslutning til etableringen af et nyt østligt partnerskab med de af EU's nabolande, der støder op til Rusland. Det betyder, at vi styrker forbindelserne til de europæiske naboskabslande med fokus på konkrete samarbejdsområder som øget frihandel og energisamarbejde. På selve topmødet blev der desuden opnået enighed om finansieringen af den overordnede ramme for projektet. Det betyder, at der afsættes 600 mio. euro specifikt til gennemførelse af Østpartnerskabet i de kommende år. Det er fortsat hensigten, at Østpartnerskabet officielt skal lanceres i forbindelse med et topmøde mellem de 27 EU-lande og de 6 partnerskabslande. Det topmøde vil finde sted den 7. maj i Prag.

Jeg kan i øvrigt afslutningsvis nævne, at udenrigsministrene under deres middag primært drøftede EU's rolle i Afghanistan og Pakistan.

**Per Clausen** forstod, at statsministeren syntes, det var en meget klog beslutning, at EU undlader at lægge sig fast på, hvilke beløb man under givne omstændigheder vil give til at støtte klimaprojekter i udviklingslandene. Her er der en åbenbar uenighed mellem klima- og energiministeren og statsministeren. Per Clausen ville gerne have statsministeren til at forklare, hvorfor det var en klog beslutning, da man sagde, at man ville reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne med 20 pct., men med 30 pct., hvis det blev som led i en global løsning, mens det i det foreliggende tilfælde ville uklogt at træffe en tilsvarende beslutning.

Han måtte konstatere, at EU nu havde haft et topmøde, hvor man havde diskuteret den økonomiske krise, men at der ikke var kommet noget nyt frem, og at der ikke var taget konkrete initiativer.

Han spurgte, om statsministeren syntes, det var acceptabelt, at man med hensyn til Rådets budget for 2007 er kommet i den situation, at budgetkontroludvalget i

Europa-Parlamentet indstiller, at Parlamentet udsætter godkendelsen, indtil udvalget har fået de relevante informationer.

**Anne Grete Holmsgaard** henviste til, at klima- og energiministeren i onsdags sagde, at man på topmødet direkte refererede til de beslutninger, som miljøministrene traf den 2. marts. Hun kunne ikke genfinde det i papirerne, men hvis det er rigtigt, betyder det så, at Det Europæiske Råd også har tilsluttet sig den nødvendige finansiering, som fremgår af miljøministrenes rådsmøde?

Når statsministeren siger, at han syntes, EU havde sendt et meget tilfredsstillende signal i klimaforhandlingerne, og at Det Europæiske Råd vil beslutte sig i god tid inden klimakonferencen i København, betyder "i god tid" så, at det kan ske efter junitopmødet?

Når statsministeren siger, at regeringen ønsker at opprioritere Østersøen, betyder det så, at regeringen er villig til at træffe en beslutning om, at der rent faktisk skal bygges havvindmøller på Kriegers Flak inden for de nærmeste par år?

**Kim Mortensen** sad tilbage med det indtryk, at EU i klimaspørgsmålet står i stampe, mens den nye administration i USA har fuld fart på. Han betegnede det som skuffende, at der ikke blev givet tilsagn om noget, der ligner et beløb, og at der ikke blev givet tilsagn om nye penge til udviklingslandene.

Hvad vil de yderligere 50 mia. kr., som statsministeren nævnte, der var afsat til betalingsbalancefaciliteten, betyde i penge på det danske statsbudget?

Kim Mortensen kunne næsten ikke forestille sig, at det var rigtigt, hvad Per Clausen sagde om, at man kan iagttage, at arbejdsløsheden stiger i stort set alle europæiske lande, uden at man på topmødet har vedtaget en offensiv vækststrategi og forpligtet de enkelte lande til at være med. Han spurgte, om de diskussioner, der har været på topmødet, giver anledning til, at Danmark vil yde et yderligere bidrag til vækst og beskæftigelse.

**Morten Messerschmidt** kvitterede for, at man i afsnittet om finanskrisen og kapitalbevægelser havde taget nogle af de initiativer op, som i sin tid blev foreslået af Europaudvalget. Han mente, det var et område, hvor Europaudvalget kunne sætte et flueben, og var glad for, at statsministeren også støttede initiativet.

Med hensyn til klima taler statsministeren om en toleddet indsats, idet man dels vil nedbringe udledningerne, dels vil hjælpe de lande, som vil blive særligt ramt af den menneskeskabte CO<sub>2</sub>-udledning. Hvilke overvejelser gør statsministeren sig om den økonomiske balance mellem disse to ting? Morten Messerschmidt nævnte, at den indsats, som EU har bundet sig til, vil koste 150 mia. dollars om året, og spurgte, om pengene ikke ville blive bedre udnyttet ved at sende dem til Afrika. Han opfordrede altså statsministeren til at foretage en cost-benefit-analyse. Desuden spurgte han, hvad statsministeren har gjort for at sikre sig, at det ikke igen bliver Danmark, som skal levere en alt for voldsom del.

I punkt 18 i topmødekonklusionerne omtales WTO's Dohaudviklingsdagsorden. I den forbindelse spurgte Morten Messerschmidt, hvad det er for forhandlinger, der er i gang i øjeblikket. Han var en varm tilhænger af, at man fortsætter ad det bilaterale spor, nu da Doharunden tilsyneladende ligger i koma.

Med hensyn til de østlige partnerskaber betegnede Morten Messerschmidt det som positivt, at man rækker hånden ud til Aserbadsjan, Ukraine og Georgien, men i Moskva vil man betragte det som en rød klud. Hvilke overvejelser har man gjort sig om at undgå en dårlig stemning mellem Bruxelles og Moskva?

I relation til punkt 32 i topmødekonklusionerne, hvor man taler om Barcelonaprocessen, henviste Morten Messerschmidt til, Venstres egen ordfører havde sagt, at den parlamentariske forsamling i forbindelse med Middelhavet mere eller mindre fungerer som en klub, hvor man fra arabisk side hetzer imod Israel og imod ytringsfriheden.

**Lone Dybkjær** gjorde opmærksom på, at hun ikke var enig med statsministeren i forhandlingsstrategien vedrørende klima.

Med hensyn til regulering af hedgefonde lød statsministeren vældig optimistisk. Derfor spurgte Lone Dybkjær, om der slet ikke er nogen hår i suppen, idet hun refererede til, at hun rygtevis havde hørt, at Kommissionen måske ikke var så positiv.

Hun spurgte, om der var noget af det, som statsministeren oplevede på topmødet, som gav statsministeren anledning til at blive yderligere foruroliget over dansk økonomi, idet hun specielt henviste til udviklingen i Tyskland.

**Svend Auken** nævnte først de positive ting fra topmødet. Han delte helt vurderingen af Larosièrerapporten, som indeholdt meget af det samme som fra det danske oplæg, som det var vigtigt at holde fast i. Det er jo en pragmatisk løsning, der er lagt op til.

Han syntes, det var positivt, at man havde styrket betalingsbalancefaciliteten og givet flere lånemuligheder for IMF. Også de 5 mia. kr. var positive – hvis de vel at mærke var vedtaget, hvilket der fra tysk side blev stillet spørgsmålstegn ved.

Det østlige partnerskab er et forsøg på et fornuftigt samarbejde, som vi også prøver at etablere med Rusland.

Det negative på topmødet, fandt Svend Auken, var med hensyn til klimaet, hvor statsministeren ved forelæggelsen havde betegnet dem, der mente, EU skulle spille ud med et beløb allerede nu, som naive. Problemet er, at hele omverdenen har læst topmødekonklusionerne sådan, at luften er gået ud af EU's ballon. Der er store problemer i USA, hvor administrationen presser på, men hvor der er stor modstand i kongressen. Når statsministeren har haft lejlighed til at vurdere reaktionerne, mener statsministeren så virkelig, at EU har sendt et overbevisende signal?

Synes statsministeren, det er tilfredsstillende, at vi kun vil stimulere efterspørgslen med 1½ pct. i EU, når der er udsigt til 25 millioner arbejdsløse til næste år, og der er udsigt til et fald i den økonomiske aktivitet i år på 3½ pct.? Svend Auken tilføjede, at når Kommissionen taler om 4 pct., er det fordi man medregner, at når arbejdsløsheden stiger, giver man flere penge ud i arbejdsløshedsunderstøttelse. Spørgsmålet er, om EU's ledere ikke udviser manglende lederskab over for det, der måske er den største udfordring, eller er det simpelt hen umuligt at gøre mere

end det, man allerede gør? Spørgsmålet er, om man skal være proaktiv, eller om man blot skal tilpasse sig det, der desværre er mere end en finanskrise.

**Statsministeren** mente i modsætning til Per Clausen, at der var truffet mange konkrete beslutninger på topmødet, herunder øgede beløb for betalingsbalancefaciliteten til EU-lande, der er kommet i vanskeligheder, beslutningen om større kapitalindskud i Valutafonden og 5 mia. kr. til stimulanspakken.

Han var klar over, at Søren Søndergaard interesserede sig meget for sagen om Rådets regnskab, men statsministeren betegnede den som en stort set ikke eksisterende sag. Det var i hvert fald ikke en sag, han kunne drømme om at rejse på et topmøde. Efter hvad statsministeren havde fået at vide, har Europa-Parlamentet ikke fået noget svar, fordi der er en aftale mellem institutionerne om, at de ikke blander sig i hinandens regnskaber.

I svaret til Anne Grete Holmsgaard sagde statsministeren, at der nu går en procedure i gang vedrørende Kriegers Flak. De bagvedliggende retsakter skal vedtages sammen med Europa-Parlamentet, og det forventede statsministeren ville ske i maj. Herefter vil regeringen tage de nødvendige initiativer, herunder selvfølgelig drøfte sagen med partierne bag energiforliget. Derudover er der også forhandlinger med samarbejdslandenes regeringer om at indgå en politisk aftale. Statsministeren understregede, at hvis vi vil have del i pengene, skal vi skynde os.

Statsministeren erklærede sig uenig med Kim Mortensen, som var skuffet over beslutningerne på klimaområdet. Statsministeren synes, EU sender det rigtige signal på det rigtige tidspunkt. Han mente, vi nu går ind i en afgørende fase i forhandlingerne, men en forudsætning for, at vi lægger penge på bordet, er altså, at vi må have klar viden om, hvad man er parat til at yde fra anden side. Hvis vi skal levere pengene, vil vi have klima for pengene.

Statsministeren havde ikke tal for, hvad 50 mia. kr. i betalingsbalancefaciliteten vil betyde for Danmarks vedkommende. Pengene kommer jo først til udbetaling, når den udnyttes af lande, der er kommet i vanskeligheder. Kommissionen optager lån på EU's vegne, og landene garanterer for disse lån. Hvis garantiene skal indfries, benytter man EU's almindelige fordelingsnøgle, hvor det normalt er sådan, at Danmarks andel er 2 pct.

I relation til vækstpakkenes størrelse sagde statsministeren til Kim Mortensen, at vi hele tiden skal være påpasselige med, at vi gør, hvad der skal til, og på de rigtige tidspunkter. Han tilføjede, at det meget vel kan være, at der på et tidspunkt bliver behov for at gøre mere. Han mente, Europa udmærket kunne være sig sin vækstpakke bekendt.

I anledning af Morten Messerschmidts tale om cost-benefit-analyser sagde statsministeren, at han syntes, det var en udmærket idé hele tiden at sikre sig, at vi får mest muligt ud af pengene. Det koster noget at gøre en klimaindsats, men det koster også noget ikke at gøre en klimaindsats. Der er videnskabelig strid om, hvor store omkostningerne ved ikke at gøre noget er, men statsministeren ville holde sig til FN's klimapanel, hvis tal viser, at omkostningerne ved ikke at gøre noget er nogenlunde af samme størrelsesorden som ved at gøre noget, så derfor

var hans snusfornuftige husholdningssynspunkt, at så kunne man lige så godt gøre noget. Han tilføjede, at selvfølgelig skal klimaindsatsen tilrettelægges sådan, at vi gør indsatsen dér, hvor vi får mest klima og miljø for pengene. Derfor var han også tilhænger af markedsorienterede instrumenter. Når der kommer en klimaaf-tale, skal man fordele opgaverne og omkostningerne internt i EU. Vi har på top-mødet fastlagt en tidsplan, som ikke vil spærre for, at EU kan operere på klima-topmødet.

De bilaterale handelsforhandlinger, der tænkes på i punkt 18 i topmødekonklusi-onerne, er de handelsforhandlinger, EU har med lande og regioner rundt om i verden, f.eks. med Sydkorea. Statsministeren så meget gerne, at der kom et gennembrud i de globale forhandlinger inden for WTO, men ellers må man jo gå andre veje.

Med hensyn til Barcelonaprocessen mente statsministeren, det var godt at have et forum, hvor EU og naboerne i de arabiske lande kunne have en dialog. Den kan også omfatte dialog om emner, som man ikke er enige om. I juli sidste år traf man beslutning om etablering af en EU-Middelhavsunion, som er en videreudvik-ling af Barcelonaprocessen.

Statsministeren kunne ikke bekræfte det, Lone Dybkjær havde hørt om, at Kom-missionen skulle være negativ over for en regulering af kapitalfonde. Han havde tværtimod hørt Barroso sige positive ting herom på topmødet. Derfor forventede han, at Kommissionen ville komme med et udspil.

På topmødet var der hele vejen rundt kommet nedslående tal om verdensøko-nomien. Der er på nuværende tidspunkt ikke mange lyspunkter i de tal, vi får ind. Det påvirker selvfølgelig også dansk økonomi i negativ retning. Problemet er, hvordan vi undgår en for kraftig stigning i ledigheden uden på lang sigt at fjerne grundlaget for, at eksportsektoren kan bide sig fast, når opsvinget kommer igen. Vækstpakken skal være indrettet på at forbedre vores konkurrenceevne og på at fremme strukturændringer, der kan give Danmark et endnu stærkere udgangs-punkt, når opsvinget kommer.

Statsministeren svarede Svend Auken, at der var truffet beslutning om de 5 mia. kr., men at den bagefter skal igennem de traditionelle rådsprocedurer.

I svaret til Svend Auken pointerede statsministeren, at hvis man tager alt det med, som er med til at stimulere økonomien, kommer man op på et sted mellem 3 og 4 pct. I Europa har vi en anden måde at gøre det på end i USA, idet vi har indbyg-get nogle automatiske økonomiske stabilisatorer, som statsministeren mente, man burde regne virkningen heraf med, idet vi netop på forhånd har truffet politisk beslutning om disse automatiske stabilisatorer. USA skal træffe beslutning nu om at pumpe nogle flere penge ud, fordi man ikke i samme omfang har truffet beslut-ning om automatiske stabilisatorer.

Statsministeren var enig med Svend Auken i, at det er vigtigt at være proaktiv. Det er grunden til, at regeringen ikke har villet brænde det hele af i én stor vækst-pakke. Det er ikke sikkert, vi har set den sidste vækstpakke. Tværtimod mente statsministeren, der kan være behov for mere hen ad vejen.

**Per Clausen** forstod, at statsministeren gik ind for, at EU skulle forholde sig afventende i forhold til de stigende arbejdsløshedsproblemer, og det svarer jo ganske godt til den danske regerings politik.

Han forstod, at når Europa-Parlamentets budgetkontroludvalg med 27 stemmer mod 2 anbefaler Parlamentet ikke at godkende Rådets regnskab for 2007, så mener statsministeren ikke, det er nogen sag. Måske mener statsministeren, at der er en lokumsaftale om, at institutionerne ikke blander sig i hinandens budgetter, men det mener Parlamentet åbenbart ikke. Per Clausen ville vende tilbage til sagen, eventuelt i Folketinget.

I Miljøudvalget havde Per Clausen hørt klima- og energiministeren sige meget klart, at det, at man ikke på topmødet var kommet med et konkret beløb, er udtryk for, at det var umuligt at komme igennem med det i EU, men nu siger statsministeren, at det er godt, for nu skal de andre yde noget. De andre vil ikke lægge noget på bordet, før EU kommer med noget.

**Formanden** sagde, at der forelå en gentlemanaftale mellem institutionerne om ikke at blande sig i hinandens budgetter.

**Anne Grete Holmsgaard** gentog sine to spørgsmål om klima. Når klimaministeren tolker det sådan, at topmødekonklusionerne refererer til miljøministrenes vedtagelse, gælder det så også beløbsniveauet? Kan "i god tid" være efter Det Europæiske Råds møde i juni?

Når statsministeren siger, det er udmærket, at der ikke er kommet nogen penge på bordet endnu, for der er ikke ydet noget fra anden side, måtte Anne Grete Holmsgaard gøre opmærksom på, at kineserne og Brasilien faktisk har bevæget sig.

**Morten Messerschmidt** mente ikke, der var belæg for at sige, at omkostningerne ved ikke at gøre noget for klimaet var større end omkostningerne ved at gøre noget, så det ville han gerne have et skriftligt notat om. Ganske vist har Nicholas Sterne og Al Gore gjort sig nogle betragtninger i den retning, men de er efterfølgende blevet fuldstændig modbevist. Kan man sige, hvor meget man forhindrer ørkenspredning og stigende vandstand ved at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet, i forhold til hvor langt man kan komme ved at bygge dæmninger og udbrede teknologien til ulandenes landbrugssektorer?

Han spurgte, om statsministeren kunne sige, hvor meget en fuld implementering af Kyotoprotokollen ville reducere temperaturstigningen ved udgangen af dette århundrede.

Han indrømmede, at Sydkorea selvfølgelig er spændende, men ville vide, om der var nogle større områder, hvor det var realistisk at få bilaterale frihandelsaftaler, f.eks. med USA og med Mercosur.

Han mente ikke, han og statsministeren så ens på Barcelonaprocessen, og ville opfordre statsministeren til snakke med Venstres ordfører, som havde deltaget i møder i den parlamentariske forsamling.

**Svend Auken** gjorde opmærksom på, at han ikke havde sammenlignet med Amerika – hvor man skal indregne de økonomiske stabilisatorer – og det er godt

at have økonomiske stabilisatorer, ligesom det er godt at have et velfærdssamfund, men i den almindelige økonomiske teori indregner man altså ikke automatiske stabilisatorer, når man taler om efterspørgselsstimulerende politik. Vi ser måske ikke forpjuskede ud i forhold til amerikanerne, men vi ser forpjuskede ud i forhold til udfordringen fra den økonomiske krise. Derfor rejste han spørgsmålet, om man ikke bør gøre noget ved eksportkreditordningerne, hvor vindmølleindustrien f.eks. har masser af ordrer, men ikke kan få den fornødne finansiering på grund af finanskrisen.

**Statsministeren** måtte totalt afvise Per Clausens påstand om, at der mellem klima- og energiministeren og ham skulle være nogen uenighed. Han var orienteret om, hvad klima- og energiministeren rent faktisk havde sagt, og det ligger fuldstændig på linje med det, statsministeren havde sagt. Regeringen vil selvfølgelig arbejde for, at EU kommer med et så konkret udspil som overhovedet muligt. Hvornår det præcis skal være, er noget af det, man skal vurdere i lyset af forhandlingssituationen.

Han ville ikke i et åbent møde svare præcist på Anne Grete Holmsgaards spørgsmål om, hvornår "i god tid" var, for vi er inde i meget afgørende forhandlinger. Han tilføjede, at der nu er taget et amerikansk initiativ til at igangsætte eller genoptage en proces blandt de største økonomier og udledere. Det er en proces, der forhåbentlig kan lede frem til et særligt topmøde i juli i forbindelse med Kyoto-topmødet i Italien. Sådan som han vurderede den samlede forhandlingssituation, er det meget vigtigt, at EU presser på. Men på den anden side skal vi ikke komme med konkrete beløbsstørrelser og mekanismer, før vi er klar over, hvad vi kan få andre med til. Han mindede igen om, at EU ikke alene kan løfte den opgave, vi står med, da vi kun står for ca. 14 pct. af de samlede globale udledninger. Vi skal have amerikanerne og kineserne og andre af de mere udviklede udviklingsøkonomier med. I øvrigt opfattede han signalerne fra USA som positive.

I konklusionernes punkt 25 er der en reference til tidligere truffede beslutninger, som Det Europæiske Råd har taget til efterretning, og her nævnes de talstørrelser, som Kommissionen har redegjort for. Men der er ikke truffet nogen politisk beslutning om, hvilke beløb der skal lægges på bordet.

Statsministeren sagde til Morten Messerschmidt, at han ikke refererede til Sternerapporten – i så fald ville konklusionen have været en helt anden, nemlig at omkostningerne ved ikke at gøre noget var meget større – men alene lagde de beregninger til grund, som man kan udlede af FN's klimapanel's tal.

Statsministeren anså en aftale med Sydkorea for at være tæt på. Der er forhandlinger med Indien og Asean-landene, men her troede han ikke, løsningen lå tæt på. Mercosur-forhandlingerne ligger desværre i øjeblikket stille. Svaret på krisen er ikke at indføre handelsrestriktioner, men at få mere frihandel.

I anledning af Svend Aukens bekymring for, om regeringen gør for lidt i forhold til udfordringerne, gentog statsministeren, at han hele tiden var parat til at vurdere, om der er behov for noget mere, og er opfattelsen, at vi skal gøre mere, var han indstillet på at gøre mere. Gennem koordineret indsats i EU får vi større udbytte, end hvis hvert land kører sit eget løb. Regeringen har valgt at komme med tinge-

ne hen ad vejen, og statsministeren mente, den havde valgt den rigtige dosering indtil nu. Han var i øvrigt enig med Svend Auken i, at eksportkreditter er en vigtig ting. Det er grunden til, at vi i to omgange har udvidet og forbedret eksportkreditordningen.

**Punkt 2. Samråd med statsministeren om samrådsspørgsmål P og G  
vedr. euroen og EU's økonomiske politik og folkeafstemning om  
euroforbeholdet**

EUU alm. del (08) – samrådsspørgsmål P (vedlagt)

EUU alm. del (08) – samrådsspørgsmål G (vedlagt)

Samrådsspørgsmålene under dagsordenens punkt 1 og 2 blev besvaret under ét.

Samrådsspørgsmål P havde følgende ordlyd:

”Statsministeren bedes redegøre for, hvilke ønsker regeringen har til forandringer i grundlaget for euroen og EU's økonomiske politik.”

Samrådsspørgsmål G havde følgende ordlyd:

”I lyset af de seneste udmeldinger angående euroen bedes statsministeren redegøre for, hvornår han forventer, at der afholdes en folkeafstemning om afskaffelse af Danmarks euroforbehold.”

**Statsministeren:** Samrådsspørgsmålene drejer sig om euroen. Jeg er blevet spurgt om, hvornår jeg forventer at der vil blive afholdt folkeafstemning om afskaffelse af euroforbeholdet. Jeg er i øvrigt også blevet bedt om at redegøre for, hvilke ønsker regeringen måtte have til forandringer i grundlaget for euroen og EU's økonomiske politik.

Jeg vil gerne sige – det kommer næppe som en chokerende oplysning – at det er regeringens klare opfattelse, at EU-undtagelserne er skadelige for Danmark. Derfor ønsker vi, at befolkningen i løbet af denne valgperiode skal have lejlighed til at tage stilling til euroen – og i øvrigt de øvrige danske EU-undtagelser – ved folkeafstemning.

Det er samtidig vores opfattelse, at der er behov for større klarhed om EU's institutionelle rammer, før en folkeafstemning kan komme på tale. Det er i øvrigt et synspunkt, der er bred opbakning til i Folketinget. I forlængelse af forespørgselsdebatten den 10. marts vedtog et bredt flertal i Folketinget følgende vedtagelse:

”Folketinget finder, at en endelig stillingtagen til forbeholdets fremtid ved folkeafstemning bedst finder sted, når der er skabt større afklaring om EU's traktatgrundlag.”

Det er også regeringens position.

Med hensyn til euoundtagelsen er regeringens holdning uændret. Den seneste tids finansielle krise har tydeliggjort omkostningerne for Danmark ved at stå uden for eurosamarbejdet. Det gælder både de politiske og de økonomiske omkostninger. Jeg vil godt sige, at den største omkostning er tabet af poli-

tisk indflydelse. Danmark har i dag ikke samme adgang til at øve indflydelse på væsentlige politisk-økonomiske beslutninger i EU, som hvis vi deltog i eurosamarbejdet. Og det er helt tydeligt, at udviklingen går i retning af, at eurogruppen i stigende grad reelt træffer beslutninger, som kommer til at gælde for hele EU. Det er helt tydeligt, at den økonomiske og finansielle krise forstærker den udvikling. Det så vi et meget konkret eksempel på tilbage i oktober. Her holdt eurogruppen for første gang nogen sinde et topmøde på stats- og regeringschefniveau om den finansielle krise. På det møde fastlagde man reelt håndteringen af bankkrisen i hele EU – også selv om det kun var euro-landene, der deltog i selve mødet.

Det er også sådan, at eurogruppen drøfter spørgsmål af interesse for alle EU-lande, herunder beskæftigelse, finansielle markeder osv. På længere sigt er det muligt, at også emner som f.eks. handelspolitik, udviklingssamarbejde og sågar klimapolitik vil blive drøftet i eurogruppen. Vi ser også, at eurogruppen i stigende grad spiller en selvstændig rolle på den internationale scene.

Vi kan selvfølgelig ikke i dag forudsige præcist, hvordan og hvor hurtigt eurogruppen udvikler sig i fremtiden, men vi kan konstatere, at finanskrisen har forstærket en udvikling, som allerede var i gang. Og vi må erkende, at en ikke ubetydelig del af de videre drøftelser om finanskrisen må forventes at foregå i eurogruppen.

Regeringen ønsker, at vi fra dansk side aktivt arbejder for at påvirke arbejdet med at reformere det globale finansielle system. Der er behov for styrket regulering og bedre tilsyn med de finansielle finansmarkeder, så en lignende krise ikke gentager sig i fremtiden. Det er derfor, vi i fællesskab har spillet ud fra dansk side med nogle forslag. Det er simpelt hen linjen i det danske udspil om øget åbenhed og ansvarlighed, som vi kom med i november. Så er det lidt ærgerligt ikke at være så centralt inde i drøftelserne om det. Vi kan glæde os over, at der i øjeblikket er medvind til denne linje. Både i EU og globalt. Men der er ingen tvivl om, at vores adgang til at påvirke EU med vores ønske om styrket regulering alt andet lige ville være større, hvis vi deltog fuldt og helt i eurosamarbejdet.

Jeg vil godt sige, at regeringen støtter de grundlæggende rammer for eurosamarbejdet, som gælder. Det er jo rammer, der understøtter vækst og beskæftigelse. Præcis som i det danske system bygger euroen på en stærk og politisk uafhængig centralbank. En centralbank, der skal sikre gode rammevilkår for vækst og beskæftigelse – ikke mindst gennem stabile priser. Det er den samme ramme som andre, moderne centralbanker bruger, også uden for euroområdet.

Jeg vil godt understrege, at der er overhovedet ikke noget modsætningsforhold mellem høj beskæftigelse og lav inflation, tværtimod. Med den rette økonomiske politik er det muligt at fastholde høj beskæftigelse og samtidig have en lav inflation. Det er jo lige præcis, hvad vi igennem mange år under skiftende regeringer har gjort i Danmark. Hvis inflationen derimod får lov til at løbe løbsk, vil det kunne true beskæftigelsen, fordi det så kan blive nødvendigt

at foretage indgreb for at bringe inflationen og de typisk højere renter, der så kommer, under kontrol. Jeg vil også sige, at lav inflation er afgørende for at sikre forbrugernes købekraft. Derfor er det i alles fælles interesse, at den europæiske centralbank ifølge traktaten har som sit primære mål at sikre prisstabilitet. Danmark har i kraft af fastkurspolitikken præcis det samme mål.

Det betyder selvfølgelig ikke, at den europæiske centralbank så ignorerer beskæftigelseshensyn. Målet er at holde inflationen på cirka 2 pct. Hvis der er tegn på, at inflationen falder under det niveau, så giver den europæiske centralbank sit bidrag til at understøtte beskæftigelsen ved at lempe pengepolitikken. Det er præcis det, banken har gjort i de seneste måneder, hvor renten i eurozonen er reduceret til et historisk lavt niveau.

Jeg vil også godt understrege, at alle EU-lande – altså ikke kun eurolandene – er omfattet af fælles regler for finanspolitikken. Navnlig må offentlige underskud ifølge traktaten som udgangspunkt ikke overskride 3 pct. af bruttonationalproduktet. Stabilitets- og vækstpagten opstiller regler for, hvordan man opnår det mål i praksis. Det er regler, som skal sikre, at landene ikke har så store underskud, at det får negative konsekvenser for nabolandene. Til det vil jeg føje, at de regler under alle omstændigheder er fornuftige, fordi erfaringen viser, at sunde offentlige finanser og høj beskæftigelse går hånd i hånd. De EU-lande, som følger den sundeste finanspolitik, har typisk også den højeste beskæftigelse. Det viser det danske eksempel bedre end noget andet.

Det er klart, at ekspansiv finanspolitik skal kunne bruges til at stimulere beskæftigelsen under en lavkonjunktur som den, vi oplever i øjeblikket. Netop af den grund er jo et af hovedformålene med stabilitets- og vækstpagten at sikre, at landene under normale forhold undgår store underskud på de offentlige finanser. Man kan sige det på en meget enkel måde: Hele regelsættet går ud på, at i gode tider sparer man op, og man konsoliderer sig – der lægger man pengene til side – sådan at der er noget at tære på i de mere magre tider. Derfor er det, der ligger i stabilitets- og vækstpagten, bare udtryk for sund fornuft, som man i øvrigt også ville følge i almindelige, private husholdninger.

Jeg synes også, det er vigtigt at understrege, at reglerne i stabilitets- og vækstpagten er fleksible. I dårlige tider med lav beskæftigelse og når underskuddene overskrider 3 pct. af bruttonationalproduktet, er der en række undtagelser fra pagtens normale krav. F.eks. vil et land have lempeligere vilkår, hvis væksten er negativ eller meget lav i en længere periode.

Jeg vil sige som konklusion på det, at EU's regler giver vide muligheder for at imødegå økonomiske kriser. Det understreges også af EU's økonomiske genopretningsplan, som skal stimulere økonomien og fastholde vækst og beskæftigelse. Det viser netop, at stabilitets- og vækstpagten på ingen som helst måde står i modsætning til en fælles og koordineret indsats for at modgå en økonomisk lavkonjunktur.

For Danmarks vedkommende er situationen altså den, at vi skal leve op til nøjagtig de samme finanspolitiske regler som eurolandene. Ja, man kan sige, at reelt er kravene til os endnu skrappere, fordi vi står uden for euroen. Vi er i

højere grad end eurolandene nødt til at bevise, at vi fører en troværdig og ansvarlig finanspolitik, så der ikke opstår tvivl om den danske fastkurspolitik.

Samlet vil jeg sige: Den finansielle krise har altså tydeliggjort både de politiske og de økonomiske omkostninger ved at stå uden for euroen. Danmark fører nøjagtig samme pengepolitik som euroområdet og står over for mindst lige så stramme krav til finanspolitikken som eurolandene, men vi høster ikke gevinsterne i form af fuld politisk indflydelse og større økonomisk sikkerhed. Det er derfor, Danmark bør være med i euroen. Det er ganske enkelt i vores egen bedste – politiske og økonomiske – interesse.

**Formanden** sagde tak til statsministeren. Han gik ud fra, at man kunne få talepapiret over, så man havde det som bilag i udvalgets videre arbejde.

**Per Clausen** glædede sig over statsministerens besvarelse, som gjorde det helt indlysende, at vi ikke kan få en folkeafstemning om euroforbeholdet foreløbig, idet statsministeren sagde, at forudsætningen for, at vi får en afstemning, er, at SF støtter et ja. SF har stillet nogle krav til, hvordan euroen skal forandres, og statsministeren er ikke indstillet på at arbejde for et eneste af de krav

**Morten Messerschmidt** hæftede sig ved, at statsministeren sagde, de institutionelle ændringer skulle være på plads, og gik ud fra, at han sigtede til Lissabonkontraktens endelige ikrafttrædelse.

Han kunne godt tænke sig at spørge ind til nogle af de overvejelser, statsministeren gjorde sig om al den indflydelse, han manglede, og spurgte, om statsministeren kunne pege på en konkret beslutning, som var blevet truffet i eurogruppen, hvor hans egen eller hans finansministers deltagelse kunne have gjort den store forskel.

Han var fuldstændig enig i, at den økonomiske ramme, der er lagt op til i vækst- og stabilitetspagten, er ganske fornuftig, så der er ikke noget i vejen med spillereglerne. Men er der ikke noget i vejen med spillerne, idet en lang række af de store lande jo ikke overholder kravene? Er det ikke uheldigt for de lande, der fører en hæderlig og fornuftig økonomisk politik?

**Høgni Hoydal** anlagde en Nordatlantisk vinkel på sagen og mindede om, at Færøerne og Grønland står uden for EU. Derfor spurgte han, om der også vil blive en folkeafstemning på Færøerne og Grønland om euroen, hvis der kommer en euroafstemning. Hvis der bliver holdt en folkeafstemning på Færøerne og Grønland, og Færøerne og Grønland siger nej, mens man siger ja i det sydlige Danmark, skal den danske nationalbank så opretholde en dansk valuta, som kun gælder for Færøerne og Grønland, altså for 90.000 indbyggere?

**Svend Auken** erklærede sig enig i alt det, statsministeren sagde, og rejste det spørgsmål, om det ikke ville være rigtigt, at de partier, som ønskede et stærkere europæisk samarbejde, på et tidspunkt satte sig sammen og i lyset af de erfaringer, man nu har, diskuterede, hvordan vi forvalter de regler og de principper, vi har, så vi bliver bedre spillere inden for disse regler. Han mente ikke, det var et

enten-eller, men at der var behov for at tage den slags drøftelser løbende – navnlig når vi er midt i en så voldsom økonomisk krise som den, vi har i øjeblikket.

**Statsministeren** ville lade Per Clausens analyser og konklusioner stå helt for Per Clausens egen regning.

Over for Morten Messerschmidt bekræftede han, at det, han tænkte på, var, at vi behøvede en afklaring af, om Lissabontraktaten træder i kraft, før man kan tage endelig stilling til spørgsmålet om tidspunktet og formen for afholdelse af en dansk folkeafstemning. I den forbindelse pegede statsministeren på, at i den protokol, der vedrører det retlige samarbejde, som Danmark har forhandlet på plads, og som regeringen ønsker til folkeafstemning på et passende tidspunkt, er knyttet til Lissabontraktaten.

Når statsministeren talte om indflydelse, tænkte han på, at man har større mulighed for indflydelse, når man er med til et møde, end når man ikke er med.

I relation til spørgsmålet om, hvorvidt hovedproblemet ikke er spillerne, syntes statsministeren, det var for tidligt at konkludere, at man ikke overholder reglerne. Det er klart, at der er mange lande, der nu er spændt til det yderste på grund af finanskrisen og skal sælge statsobligationer, hvilket får renten op. Det er lande, der ikke i opgangstiderne fik konsolideret sig tilstrækkeligt til, at de har det manøvrerum, som vi andre er så heldige at have. Statsministeren pointerede, at spillereglerne har indbygget en fleksibilitet, så Morten Messerschmidt kan ikke uden videre sige, at de lande, der ikke overholder 3 pct. kravet, ikke overholder spillereglerne. Personligt ville statsministeren være blandt dem, der advarede imod at svække reglerne om, at man i gode tider skal sørge for at konsolidere sig, for forudsætningen for, at man kan give et ordentligt spark til økonomien i nedgangstider, er, at man sørger for at lægge til side i opgangstider.

I anledning af Høgni Hoydals spørgsmål sagde statsministeren, at da Grønland og Færøerne ikke er med i EU, ville det ikke give mening at afholde en folkeafstemning om euroen på Grønland og Færøerne. Skulle vi komme i den situation, at Danmark tilslutter sig euroen, skal der selvfølgelig i en forhandling med Færøerne og Grønland træffes bestemmelse om, hvad man skal gøre i Grønland og på Færøerne med hensyn til valutaen. Men statsministeren mente, det er et spørgsmål, som vil være til at håndtere. Statsministeren tilføjede, at rent faktisk er kronen i dag bundet til euroen på en sådan måde, at vi de facto fører europolitik. Det er Færøerne også en del af, fordi Nationalbanken står for pengepolitikken på Færøerne i forståelse med det færøske landsstyre. Det er til syvende og sidst et færøsk anliggende, om euroen skal bruges på Færøerne.

I tilslutning til det, Svend Auken var inde på, sagde statsministeren, at han ville finde det ganske naturligt, at der blandt de partier, som er positivt indstillet til EU, bliver en drøftelse af de regelsæt, der gælder. Der er jo rejst forskellige aspekter, bl.a. spørgsmålet om reguleringen af de internationale kapitalmarkeder, hvor han mente, udviklingen i EU og også den globale udvikling går i den retning, vi har ønsket.

**Morten Messerschmidt** takkede for bekræftelsen af, at der ikke kommer folkeafstemning på denne side af Lissabontraktaten. Så må vi sætte vor lid til irerne.

Han ville gerne have statsministeren til at sige fuldstændigt klart, at han kategorisk afviser Villy Søvndals idé om, at vi skal ændre betingelserne for vækst- og stabilitetspagten.

I anledning af statsministerens udtalelser om Færøerne og Grønland gjorde Morten Messerschmidt opmærksom på, at grundloven også gælder for Færøerne og Grønland, og den siger, at det er regeringens prerogativ at slå mønt. Det er altså regeringen, der bestemmer, hvilken pengepolitik der skal føres – også på Færøerne og Grønland. Så hvis vi går med i euroen, må det også gælde for Færøerne og Grønland.

Han advarede imod at tro, at de sydeuropæiske landes problemer med at overholde kravene alene skyldes finanskrisen.

**Høgni Hoydal** sagde, at det ikke havde været hans mening at åbne op for en polemik eller for en diskussion om Dansk Folkepartis imperiale synspunkter, men blot at pege på en demokratisk problemstilling. Selv ville han finde det fint, hvis man brugte euroen på Færøerne, men der kunne være partier på Færøerne, som af følelsesmæssige grunde ønskede at bevare dronning Margrethe på mønterne. Han mente ikke, det var et reelt valg for Færøerne og Grønland at bevare kronen, hvis Danmark gik over til euroen.

**Statsministeren** ville i svaret til Morten Messerschmidt ikke afvise, at en kreds af partier på et tidspunkt kunne sætte sig sammen og diskutere, hvordan vi forvalter de regler, der gælder i vækst- og stabilitetspagten, i en dansk politisk sammenhæng.

I relation til Færøerne og Grønland mindede statsministeren om, at man tidligere havde haft den diskussion om euroen. Han mente stadig, man kunne finde en løsning i et godt samarbejde mellem Færøerne og Grønland og Syddanmark. Færøerne og Grønland vil selvfølgelig blive påvirket af en sådan pengepolitisk beslutning, men Færøerne og Grønland har jo besluttet at være uden for EU, og det respekterer regeringen selvfølgelig fuldt ud.

**FO Punkt 3. Rådsmøde nr. 2935 (transport, telekommunikation og energi – transport, søfart, telekommunikation og beskæftigelsesdelen) den 30.-31. marts 2009**

Beskæftigelsesministeren forelagde punkt 6, som hører under Beskæftigelsesministeriets ressort.

Videnskabsministeren forelagde punkt 1 og 2, som hører under Videnskabsministeriets ressort.

Transportministeren forelagde punkterne 3-5, som hører under Økonomi- og Erhvervsministeriets ressort, på vegne af økonomi- og erhvervsministeren, og punkterne 7-15, som hører under Transportministeriets ressort.

**Formanden** nævnte, at transportministeren ville forelægge dagsordenens punkter 3-6 på vegne af økonomi- og erhvervsministeren, idet denne på grund af kludder i kommunikationen ikke kan komme i Europaudvalget i dag. Man var ikke vrede på transportministeren, som kom og forelagde sagerne, men man ville benytte lejligheden til at indskærpe, at ministrene burde forelægge deres egne sager, medmindre de var forhindret af udlandsrejser eller sygdom.

Teledelen

**Videnskabsministeren:** Der er to punkter på dagsorden for rådsmødet den 31. marts vedrørende telekommunikation. Det drejer sig om:

1. Kommissionens meddelelse om "Et lettilgængeligt informationssamfund".
2. Følgerne af den økonomiske afmatning for IKT, og hvordan IKT kan sætte gang i EU's økonomi.

Jeg forelægger begge punkter for udvalget til orientering.

**1. Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: "Et lettilgængeligt informationssamfund"**

– *Vedtagelse af rådskonklusioner*

KOM (2008) 0804

Rådsmøde 2935 – bilag 1 (samlentat side 2)

KOM (2008) 0804 - bilag 2 (supplerende grundnotat af 3/3-09)

**Videnskabsministeren:** Det første punkt på dagsordenen er vedtagelse af rådskonklusioner om Kommissionens meddelelse om "Et lettilgængeligt informationssamfund".

Jeg forelægger som nævnt dette punkt til orientering.

I 2006 opstillede de europæiske it- og teleministre på en konference i Riga en række mål, der skulle føre til væsentlige fremskridt for it-tilgængelighed inden 2010.

Kommissionens meddelelse er en opfølgning på denne erklæring.

I meddelelsen opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at bidrage til innovation og til at indføre nye handicapvenlige produkter og tjenesteydelser.

På grund af internettets stadigt voksende betydning i samfundet i dag understreger Kommissionen værdien af handicaptilgængelige hjemmesider.

Endelig opfordres medlemsstaterne til at optrappe indsatsen for at sikre især offentlige hjemmesiders tilgængelighed.

Det er i Danmark, som i resten af EU, vanskeligt at nå målsætningen om 100 procent tilgængelighed på alle offentlige hjemmesider inden 2010. Dette på trods af en stor opmærksomhed om området.

Regeringen tillægger tilgængeligheden af de offentlige hjemmesider stor betydning og har iværksat en række initiativer for at forbedre tilgængeligheden.

Det er min vurdering, at vi i Danmark har fundet den rette balance mellem på den ene side at sikre fuld tilgængelighed og på den anden side at tage hensyn til de store investeringer i eksisterende hjemmesider, der allerede er foretaget, men hvor tilgængeligheden løbende må forbedres.

Jeg anser ikke fælleseuropæiske lovkrav for at være formålstjenlige. De enkelte lande er bedst til at vurdere, hvordan tilgængelighed bedst sikres i de enkelte medlemsstater.

Jeg støtter derimod, at Kommissionen indsamler data og deler erfaringerne med medlemslandene.

Regeringen finder, at en koordineret fælleseuropæisk tilgang til området er hensigtsmæssig for at fastholde fokus.

På rådsmødet vil jeg derfor støtte forslaget til rådskonklusioner, som bakker op om Kommissionens tiltag, og som understreger medlemsstaternes forpligtelse til at arbejde for øget it-tilgængelighed.

**Hanne Agersnap** forstod, at regeringen ville lave en slagkraftig strategi for at sikre tilgængeligheden for handicappede, og mente, der så måtte være et trin mellem europæiske lovkrav og indsamling af data.

**Lone Dybkjær** anerkendte, at vi var kommet langt på IKT-området, men mente, det var for slapt, at vi ikke var kommet længere med hensyn til de handicappedes adgang til IKT. Derfor spurgte hun, hvornår vi kan være sikre på, at de handicappede kan bruge alle de offentlige hjemmesider. Hun mente ikke, videnskabsministeren helt havde forståelse for problemets omfang.

**Pia Adelsteen** savnede et overblik over, hvor langt man var kommet med at realisere Riga-målene fra 2006.

**Videnskabsministeren** sagde i svaret til Hanne Agersnap, at han havde forestået på det notat, han havde fået, at det ville være meget vanskeligt at fastsætte

europæiske krav, fordi der er så store forskelligheder landene imellem. For os ville det nok ikke betyde det helt store. Dataindsamlingen er i fuld gang, og han gik ud fra som en selvfølgelighed, at resultaterne omgående bliver taget i anvendelse, for vi har stadig væk en målsætning, der hedder 2010. Formandskabet har sagt, at det er svært at nå de ambitiøse mål, men videnskabsministeren mente ikke, det gjorde noget, at overliggeren var sat højt.

Videnskabsministeren mente ligesom Lone Dybkjær, vi er kommet langt på IKT-området, og vi ligger også pænt med hensyn til de handicappede, men selvfølgelig kan det blive bedre. Det er imidlertid ikke så let at standardisere det hele i alle Danmarks 98 kommuner, fordi man i kommunerne har haft forskellige systemer. Men man forfølger sagen tæt over for KL og Danske Regioner.

Videnskabsministeren svarede Pia Adelsteen, at udgangspunktet er vedtagelserne fra Riga i 2006, men de var nok meget ambitiøse. Han mente, vi i Danmark har gjort hvad vi kunne, ikke bare på det statslige område, men også hos kommuner og regioner. Som han havde fået det refereret, er vi det land, der er tættest på at nå målsætningerne. Han var ikke indstillet på at udskyde det hele til 2012 og pegede på, at man i EU arbejder med forskellige standardiseringsforslag.

**Formanden** nævnte, at Folketingets hjemmeside endnu ikke var fuldt handicaptilgængelig, men man regnede med, at den ville være det ved det nye folketingsårs begyndelse.

## 2. Følgerne af den økonomiske afmatning for IKT, og hvordan IKT kan sætte gang i EU's økonomi

### – *Udveksling af synspunkter*

Rådsmøde 2935 – bilag 1 (samlenotat side 10)

**Videnskabsministeren:** Det andet punkt på rådsmødets dagsorden er udveksling af synspunkter om informations- og kommunikationsteknologier, også kaldet IKT, og den rolle, som IKT spiller for økonomien i Europa.

Også dette punkt forelægger jeg til orientering.

For det første er IKT-sektoren ligesom resten af samfundet ramt af den generelle nedgang for økonomien.

For det andet kan IKT også spille en rolle for at hjælpe økonomien i gang igen.

Det tjekkiske EU-formandskab har lagt op til åben drøftelse mellem teleministrene om disse spørgsmål, og der lægges særlig vægt på bredbåndsområdet.

Kommissionen har foreslået en genopretningsplan, som inkluderer EU-midler til bredbånd. Der kan i alt blive tale om op til cirka 30 millioner kroner til projekter i Danmark.

Midlerne uddeles via det såkaldte landdistriktsprogram, som administreres i Fødevareministeriet.

En moderne kommunikationsinfrastruktur er helt afgørende for vækst og beskæftigelse, og det gælder naturligvis også i landdistrikterne.

Danmark er blandt de få lande i EU, som allerede i dag har næsten fuld tilgængelighed til bredbånd – herunder også i landdistrikterne.

Regeringen byder dette initiativ fra Kommissionen velkommen.

På dette grundlag vil jeg indgå i en åben drøftelse på rådsmødet.

### Søfartsdelen

**Transportministeren:** På søfartsområdet har jeg tre sager med. Et forordningsforslag om skibspassagerers rettigheder, som er til forhandlingsoplæg, og to meddelelser, som jeg nævner til orientering.

**FO 3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse**

– *Fremskridtsrapport*

– *Politisk debat*

KOM (2008) 0816

Rådsmøde 2935 – bilag 3 (sammenfatning side 2)

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

**Transportministeren:** Forslaget kan ses i forlængelse af lignende regler for fly- og jernbanepassagerer. Desuden er der samtidigt med dette forslag fremlagt et forslag om buspassagerers rettigheder. Det vil jeg tage, når jeg kommer til min egen del af rådsmødet.

En del af forslaget handler om bevægelseshæmmedes rettigheder og den assistance, de kan stille krav om i havnen og på skibet. Udgangspunktet er, at bevægelseshæmmede har samme adgang til transport med skib som alle andre passagerer.

Resten af forslaget gælder for alle passagerer og handler om information, forplejning, alternativ transport og økonomisk kompensation i tilfælde af forsinkelser.

Endelig foreslås der regler om håndtering af klager og oprettelse af et nationalt håndhævelsesorgan.

**FO** Regeringen støtter formålet med forslaget, men der er nogle svagheder, som vi arbejder på at få rettet op.

Man har med forslaget i for vid udstrækning blot kopieret de eksisterende regler fra luftfart og jernbane uden at tage hensyn til de særlige forhold, der gælder på søfartsområdet. Det gælder især bestemmelserne om rettigheder og pligter ved forsinkelse. Som de er nu, er de for ubalancerede og for restriktive.

På grund af vejret er det for eksempel almindeligt, at der kan være forsinkelser, når man sejler med skib. Men grænserne for, hvor lang en forsinkelse der er acceptabel, er sat meget lavt – helt ned til en time.

Der bør også være en bedre balance mellem den ydelse, man betaler for, og transportørens forpligtelser. Der er forskel på, om man har betalt 20 kr. for en 5 minutters overfart ved Limfjorden eller 1.500 kr. fra Esbjerg til Harwich for

en 17 timers tur med overnatning. Men forslaget lægger op til, at transportørens forpligtelse er den samme.

Og som altid arbejder regeringen for at undgå administrative byrder, der ikke tilfører nogen reel merværdi. Det gælder ikke mindst nogle af kravene til de mindre operatører.

På det kommende rådsmøde skal forordningens anvendelsesområde og et antal spørgsmål til medlemsstaterne drøftes.

Regeringen støtter en øget forbrugerbeskyttelse ved skibstransport. Vi lægger fra dansk side derfor vægt på, at forordningen får et så bredt anvendelsesområde som muligt.

Det vil sige, at forordningen også skal omfatte f.eks. transporter på floder, mere turistprægede ture og transporter til tredjelande i det omfang, det er juridisk muligt. Og kravene skal gælde, uanset hvilket flag skibene sejler under.

Men der er behov for visse tilpasninger af teksten i forslaget. Der skal tages højde for de særlige forhold, der gør sig gældende for søfart, f.eks. søfart på indre vandveje, lokal færgefart og ø-færger.

**Kim Mortensen** kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Pia Adelsteen** var ikke uenig i det, der står i samlenotatet om, at der skal være en balance mellem de handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder og transportørernes forpligtelser, men hvis forslaget ikke bliver ændret, vil vi så sige ja alligevel?

**Hanne Agersnap** kunne støtte forhandlingsoplægget, men undrede sig over bemærkningen om, at skibsfarten var særligt påvirket af vejret, idet hun mente, det samme gjaldt luftfarten. I hvert fald havde hun tit været ude for forsinkelser, fordi man på grund af vejsituationen ikke kunne lande i en bestemt lufthavn.

**Transportministeren** svarede Pia Adelsteen, at Danmark kan støtte forslaget, selv om vi ikke får vores synspunkter igennem. Men det var dog hans indtryk, at vi får vores synspunkter igennem i vid udstrækning, idet flere andre lande har samme synspunkter.

Han sagde til Hanne Agersnap, at der ikke er repressalier, hvis et fly bliver forsinket på grund af vejret. Derfor er det meget logisk, at vi siger, det samme må gælde for skibsfarten.

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

#### **4. Kommissionens meddelelse om EU's maritime transportpolitik frem mod 2018 - strategiske mål og anbefalinger**

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2009) 0008

Rådsmøde 2935 – bilag 3 (samlenotat side 11)

KOM (2009) 0008 - bilag 1 (grundnotat af 17/2-09)

**Transportministeren:** På rådsmødet skal der vedtages rådskonklusioner om emnet.

Kommissionens meddelelse og udkastet til rådskonklusioner handler om, at vi fortsat skal sikre stabile økonomiske rammebetingelser for skibsfarten, og vi skal blive bedre til at fastholde og udvikle de menneskelige ressourcer på det maritime område. Samtidig må vi fortsat arbejde for forbedringer af miljøet og sikkerheden til søs. Fra dansk side støtter vi disse mål.

Meddelelsen indeholder mange gode initiativer. Fra dansk side vil vi ikke tage endelig stilling til initiativerne, før der foreligger konkrete forslag. Først og fremmest er det vores prioritet at sikre en effektiv gennemførelse og håndhævelse af den regulering, der allerede eksisterer.

Danmark ser også helst, at nye initiativer gennemføres i FN's Søfartsorganisation, IMO.

Heldigvis anerkender både medlemslandene og Kommissionen det synspunkt, at skibsfartens internationale karakter kalder på global regulering af området, og Kommissionens forslag om egentligt EU-medlemskab af IMO er ikke kommet med i rådskonklusionerne.

I øvrigt forventer vi ikke problemer med vedtagelsen af rådskonklusioner på rådsmødet.

**Svend Auken** pegede på, at Danmark normalt tilstræber, at EU har en fælles optræden udadtil. Det gælder f.eks. på luftfartsområdet. Men netop på søfartsområdet er det anderledes – måske inspireret af en stor rederivirksomhed på Esplanaden – og ministeren modsætter sig, at Kommissionen kommer til at sidde med ved bordet i IMO. På søfartsområdet er vi en stormagt, og vi optræder her som en både egoistisk og selvisk stormagt. Det mente han, man måtte have en principiel drøftelse med økonomi- og erhvervsministeren om på et tidspunkt. Det ville han bede transportministeren meddele økonomi- og erhvervsministeren. Svend Auken tilføjede dog, at linjen ikke var ny, og at også tidligere regeringer havde anlagt den linje.

**Hanne Agersnap** støttede Svend Aukens synspunkt om, at Danmark bør gå ind for, at Kommissionen bliver repræsenteret i IMO.

**Kim Mortensen** undrede sig også over, at Danmark ikke mente, EU skulle have en central placering i IMO. Han var ked af, at man ikke kunne komme til at disku-

tere dette spørgsmål med økonomi- og erhvervsminister Lene Espersen, og støttede derfor formandens kritik heraf.

**Transportministeren** lovede at sørge for at viderebringe Svend Aukens synspunkt til økonomi- og erhvervsministeren. Han gjorde dog opmærksom på, at vi ikke modsætter os en koordinering af de europæiske synspunkter, men tværtimod finder det nyttigt, at vi kan fremføre fælles synspunkter, idet det også styrker den danske position. Men vi vil ikke forpligte os til, at det er Kommissionen eller det til enhver tid siddende formandskab, der skal repræsentere samtlige medlemslande, således at vi ikke har mulighed for fra dansk side at markere en selvstændig dansk position. Transportministeren tilføjede, at dette synspunkt måske nok var påvirket af, at vi havde en stærk dansk position, men regeringen må også tænke på, hvordan den bedst varetager de nationale interesser.

**Lone Dybkjær** opfordrede til, at man venter med denne mere principielle diskussion, til man kan føre den med økonomi- og erhvervsministeren.

**Svend Auken** takkede for, at transportministeren ville viderebringe synspunktet til økonomi- og erhvervsministeren. Han tilføjede, at det var fuldstændig naturligt at tage spørgsmålet op, idet der i samlenotatet står, at vi modsætter os, at Kommissionen får sæde i IMO.

**5. Meddelelse og handlingsplan fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer**

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2009) 0010

Rådsmøde 2935 – bilag 3 (samlenotat side 17)

**Transportministeren:** Også her forventes der vedtaget rådskonklusioner på rådsmødet.

Idéen bag et søtransportområde uden barrierer er, at det indre marked også skal udstrækkes til søtransport. I dag bliver søtransport fra én medlemsstat til en anden medlemsstat altid betragtet som international, selv når lasten består af varer, der er i fri omsætning på det indre marked.

Det betyder, at transport af varer med skib er underlagt et komplekst sæt af administrative procedurer, der gør søtransport mindre attraktiv i forhold til andre transportformer.

Der nævnes en række tiltag i handlingsplanen, f.eks. om toldhåndtering og koordinering ved kontroller og øget brug af it. Ingen af tiltagene lægger op til en forringelse af sikkerhedsniveauet.

Fra regeringens side støtter vi varmt Kommissionens arbejde. Modtagelsen hos de øvrige medlemsstater har også været meget positiv.

Et enkelt punkt har kort været oppe at vende under forhandlingerne: Et par medlemsstater har foreslået, at der laves ét fælles transportdokument, som kan dække forskellige transportformer.

Det afviser vi fra dansk side. Der er allerede lavet globale regler, der i tilstrækkelig grad varetager behovet – så er der ingen merværdi i at lave regionale løsninger i EU. Et sådant fælles transportdokument er da heller ikke nævnt i de seneste udkast til rådskonklusioner.

Jeg imødeser derfor ingen problemer i forhold til vedtagelsen af rådskonklusioner på rådsmødet.

Beskæftigelsesdelen

**FO 6. Forslag Rådet og Europa-Parlamentets direktiv til ændring af direktiv 2002/15 om tilrettelæggelse af arbejdstiden for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter**

– *Generel indstilling*

KOM (2008) 0650

Rådsmøde 2935 – bilag 2 (samlenotat side 1)

KOM (2008) 0650 - bilag 2 (grundnotat af 1/12-08)

KOM (2008) 0650 - bilag 3 (Henvendelse fra Dansk Transport og Logistik om arbejdstid af 12/2-09)

**Beskæftigelsesministeren:** På transportministrenes rådsmøde den 30. marts 2009 behandles et forslag om ændring af direktiv 2002/15 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter. Direktivet er i Danmark implementeret ved lov nr. 395 af 1. juni 2005 – lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren.

Ændringsdirektivforslaget er sat på rådsmødets dagsorden til generel indstilling, og efter drøftelser i transportarbejdsgruppen i løbet af de sidste måneder lader det til, at der vil samle sig bred opbakning til det kompromisforslag, som nu er på bordet. Det er derfor også meget sandsynligt, at Rådet forholdsvis snart vil få forelagt et ændringsdirektivforslag til vedtagelse.

Derfor forelægger jeg sagen med henblik på forhandlingsoplæg.

Inden jeg kommer nærmere ind på, hvad ændringsdirektivforslaget indeholder, vil jeg knytte nogle bemærkninger til processen og til baggrunden for forslaget.

Reguleringen af arbejdstiden for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren har både et trafiksikkerhedsmæssigt og et arbejdsmiljø-mæssigt sigte. Det grundlæggende regelsæt i forhold til trafiksikkerhed er køre- og hviletidsforordningen, der hører under Justitsministeriets ressort, og som gælder for både lønmodtagere og selvstændige, mens arbejdstidsreglerne kan ses som et supplement til forordningen og i øvrigt som beskyttelseslovgivning for de pågældende lønmodtagere.

At både trafiksikkerhed og lønmodtagerbeskyttelse er bærende hensyn bag direktivet ses blandt andet af, at såvel det gældende direktiv som ændringsdirektivforslaget har hjemmel i Traktatens artikel 137, stk. 2, vedrørende social- og arbejdsmarkedspolitik og i artikel 71 vedrørende foranstaltninger på transportområdet.

I EU er forhandlingerne om direktivet foregået i regi af Rådet for transport, telekommunikation og energi, men da det er arbejdstid – og ikke køretid – der reguleres i direktivet, hører direktivet under Beskæftigelsesministeriets ressort. Derfor er det mig, der sidder her i dag, mens det på rådsmødet den 30. marts vil være transportministeren, der repræsenterer Danmark ved drøftelsen af det foreliggende forslag.

Umiddelbart var vi fra regeringens side temmelig skeptiske i forhold til Kommissionens oprindelige forslag til ændringsdirektiv. Vi var således ikke glade for, at forslaget indeholdt en uklar definition af det, man kalder "falske selvstændige", og en bestemmelse om håndhævelse, der forekom problematisk i forhold til den danske arbejdsmarkedsmodel.

Indtil for ganske nylig har det også været uklart, om der i transportarbejdsgruppen kunne opnås enighed om at anbefale ændringerne til direktivet, og hvori disse ændringer konkret ville bestå.

Formålet med ændringen af direktivet er at styrke håndhævelsen. I ændringsdirektivet lægges der således op til, at de enkelte EU-lande til Kommissionen skal indberette, hvordan direktivet vil blive håndhævet.

Endvidere lægges der op til, at de såkaldte falske selvstændige skal omfattes af direktivet. Derimod er der ikke lagt op til, at reelt selvstændige skal omfattes. Det begrundes af Kommissionen med, at man har foretaget en analyse, der når frem til, at det ikke giver mening at håndhæve direktivets regler over for selvstændige.

Et stort flertal af lande har taget Kommissionens vurdering til efterretning, men lægger samtidig vægt på, at såkaldte falske selvstændige – altså personer, der reelt er lønmodtagere, men som foregiver at være selvstændige – bliver omfattet af direktivet. Yderligere giver direktivet mulighed for, at de lande, som vil gå videre i forhold til de selvstændige, kan gøre det.

I forhold til de oprindeligt problematiske elementer kan jeg sige, at regeringen i overensstemmelse med det udarbejdede grundnotat i sagen har forsøgt at påvirke direktivet indholdsmæssigt, så det i højere grad blev bragt i overensstemmelse med traditionerne på det danske arbejdsmarked.

Med hensyn til definitionen af "falske selvstændige" er det regeringens principielle opfattelse, at spørgsmålet om pro forma selvstændige bedst kan løses på nationalt plan. Konkret er den foreslåede definition i det seneste kompromisforslag fra formandskabet imidlertid ikke afvigende fra, hvad der allerede i dag er dansk praksis.

I forhold til håndhævelsen er det på dansk initiativ lykkedes at få en betragtning ind i direktivet, der henviser til parternes mulighed for at håndhæve lønmodtagernes rettigheder. Det vil fortsat være op til myndighederne at føre tilsyn med, om der sker den fornødne registrering af arbejdstiden, og om oplysninger opbevares efter forskrifterne, men vi er fra regeringens side tilfredse med, at de skærpede krav til håndhævelse i medlemsstaterne kan gennemføres, uden at parternes rolle i denne henseende svækkes.

Forslaget indeholder endelig visse tekniske ændringer og en ændret definition af natarbejde, som giver mulighed for en lidt mere fleksibel arbejdstilrettelæggelse. Disse elementer i forslaget kan regeringen uden videre støtte.

FO På den baggrund mener regeringen ud fra en samlet vurdering, at Danmark kan støtte forslaget til ændring af direktivet, som det nu foreligger i formandskabets kompromisforslag. Der er tale om en generel opstramning i kravene til håndhæ-

velse. Og det understreges, at også såkaldte "falske selvstændige" er omfattet af direktivet.

Diskussionen om, hvorvidt reelt selvstændige skal være omfattet af direktivet, er indtil videre løst ved, at de lande, der vil gå videre, kan gøre det. Det er også foreslået, at Kommissionen på et senere tidspunkt skal tage spørgsmålet om selvstændige op igen. Det er værd at bemærke, at det på baggrund af Kommissionens analyse kun er et meget lille antal lande, der har givet udtryk for, at selvstændige skal være omfattet, og disse lande er ikke afvisende over for forslaget, som det ligger nu.

Samlet set finder regeringen således, at det foreliggende forslag er et fornuftigt kompromis, og regeringen vil i forhandlingerne arbejde for:

1. At fastholde de foreslåede opstramninger vedrørende håndhævelsen af direktivet.
2. At fastholde mulighederne for, at det enkelte medlemsland kan lade selvstændige være omfattet af direktivet.
3. At sikre, at en definition af "falske selvstændige" er forenelig med den nugældende danske praksis.
4. At arbejdsmarkedets parter vil kunne håndhæve lønmodtagernes rettigheder i henhold til direktivet i samme omfang, som de hidtil har kunnet.

På den baggrund mener regeringen altså, at det foreliggende kompromisforslag kan støttes fra dansk side.

**Pia Adelsteen** var ikke uenig i, at det kompromis, der foreligger, er fornuftigt. Så vidt hun havde forstået, ville de selvstændige chauffører være omfattet af direktivet, hvis det ikke skete den foreslåede ændring. Derfor er det vigtigt, at der sker en ændring. Hun spurgte, hvad der sker, hvis Rådet når til enighed om ændringsdirektivet, men Parlamentet ikke ønsker at støtte det. Hvad vil regeringen gøre, hvis de selvstændige chauffører bliver omfattet?

**Kim Mortensen** havde de samme betænkeligheder, som beskæftigelsesministeren havde givet udtryk for, men nåede ikke frem til den samme konklusion. Han mente, der var tre problemer i direktivforslaget. For det første fritages de selvstændige vognmænd, hvilket vil fratage dem den beskyttelse, lønmodtagerne har, og underminere arbejdsmiljøet og færdselssikkerheden. For det andet vil det antal timer, der køres om natten, blive forøget, hvilket også forringer færdselssikkerheden. For det tredje vil det blive vanskeligt at håndhæve den adskillelse, der er mellem selvstændige og "falske selvstændige". Han mente, resultatet af direktivforslaget ville blive, at der bliver oprettet et stort antal enkeltmandsfirmaer, der begynder at køre som selvstændige.

Hvis direktivet bliver vedtaget, vil regeringen så fritage selvstændige vognmænd i Danmark?

**Per Clausen** spurgte, om beskæftigelsesministeren ikke er enig i, at bestemmelserne i det almindelige arbejdstidsdirektiv og arbejdstiden for chauffører også kan

have færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, og at hvis man forringer arbejdstidsreglerne for chauffører, vil det sandsynligvis også føre til en forringelse af færdselssikkerheden.

Når beskæftigelsesministeren kender til forholdene i dag på det danske lastbilsmarked, hvor det ikke går ret godt med at få skabt ordnede forhold, synes han så, det er en god idé at åbne op for en række fortolkninger af, hvorvidt chaufførerne er selvstændige eller ej? Per Clausen mente, det hul ville blive udnyttet meget effektivt, og at en række firmaer ville få chaufførerne omdøbt til at være selvstændige. Er det ikke rigtigt, at opmærksomheden under natarbejde er begrænset i forhold til dagarbejde?

**Hanne Agersnap** syntes ikke, der var noget galt i, at en selvstændig laver sit regnskab om natten, men problemet er, når han kører om natten. Det går ud over arbejdsmiljøet og færdselssikkerheden. Derfor syntes hun, det var et uskønt kompromis, man var nået frem til. Hun forstod ikke helt beskæftigelsesministerens argument for, at de selvstændige ikke skulle være omfattet, og nævnte, at også selvstændige busvognmænd er omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

**Lone Dybkjær** bad beskæftigelsesministeren redegøre for, hvad ændringsdirektivet betyder i Danmark helt konkret. Desuden ville hun gerne have forklaret forholdet mellem dette direktiv og køre- og hviletidsbestemmelserne.

Personligt havde hun ikke noget imod, at lastbilerne kørte om natten, hvilket er ret sikkert, fordi der ikke er så megen trafik. Men problemet opstår, hvis chaufførerne også kører hele dagen. Hvordan ser virkeligheden ud på det område?

Hun spurgte, om beskæftigelsesministeren har tiltro til, at der vil ske en kontrol i alle lande i Europa.

**Beskæftigelsesministeren** svarede først generelt, at de lønmodtagere, der er omfattet af dette direktiv, er personer, der deltager i transporter, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, som blev revideret i 2006. Anvendelsesområdet er derfor først og fremmest langturschaufførerne i busser og lastbiler. Lønmodtagere, der ikke er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, er heller ikke omfattet af direktivets arbejdstidsregler. Det gælder f.eks. buskørsel på ruter under 50 kilometer. Bybuschauffører er ikke omfattet af direktivet, men de er omfattet af det generelle arbejdstidsdirektiv, som dog fastsætter, at visse bestemmelser ikke gælder for mobile lønmodtagere. Beskæftigelsesministeren indrømmede, at det ikke er let at overskue de forskellige regelsæt, men ændringsdirektivet omfatter de arbejdstidsregler, som bygger på køre- og hviletidsbestemmelserne, og angår chauffører, som kører lastbiler over 3,5 tons, og som kører lange strækninger.

Kontrollen hører under Justitsministeriets ressort, og tilsynet med, at køre- og hviletidsforordningens bestemmelser overholdes, ligger hos Rigspolitiet. Kontrollen med, at køretiden ikke overtrædes, finder i høj grad sted ude på vejene ved politiets foranstaltning.

Direktivet indeholder bestemmelser om registrering af lønmodtagernes arbejdstid og om, hvordan man skal opbevare de oplysninger. Sigtet med disse bestemmel-

ser er først og fremmest trafikikkerheden, og det er politiet, der står for håndhævelsen af disse bestemmelser.

Beskæftigelsesministeren sagde til Pia Adelsteen, at det var korrekt opfattet, at hvis man ikke foretager nogen ændringer, er selvstændige omfattet. Men samtidig må man sige, at der vil være umådeligt store praktiske vanskeligheder med at kontrollere selvstændiges arbejdstid. Faktisk skulle man lave en 24 timers overvågning alle årets dage, idet man også skal sikre, at chaufføren f.eks. ikke om natten udarbejder planer for kørslen i stedet for at skrive breve til familiemedlemmer. Beskæftigelsesministeren mente, det ville blive alt for ressourcekrævende. Han fremhævede, at køre- og hviletidsbestemmelserne også gælder for selvstændige chauffører.

Beskæftigelsesudvalget i Parlamentet har tidligere på måneden forkastet Kommissionens oprindelige forslag, idet det navnlig var imod, at selvstændige bliver undtaget fra direktivet. Sagen skal drøftes i plenarforsamlingen i maj måned, men vi kender endnu ikke Parlamentets stilling til det kompromisforslag, vi drøfter i dag.

Problemet med "falske selvstændige" kender vi også inden for andre områder, og det har vi en rimelig fast praksis for i Danmark. Ved afgørelsen af, om de reelt er selvstændige, ser man bl.a. på, om hvervgiveren har almindelig adgang til at fastsætte generelle og konkrete instrukser, om vederlaget udbetales periodevis, om hvervgiveren afholder udgifter i forbindelse med udførelsen af arbejdet, om den pågældende selv kan lede og fordele arbejdet, og om han har lov til at udføre arbejde for andre.

Med hensyn til natarbejde er det bestemt, at Kommissionen senest i 2009 skal evaluere natarbejdsbestemmelsen i forhold til trafikikkerheden, konkurrenceforhold, erhvervets struktur og sociale forhold. Natarbejdsbestemmelsen har været omstridt i en række medlemsstater, idet fordelene ved at køre om natten forsvinder, hvis der indføres begrænsninger i natarbejdet. Efter det nuværende direktiv er alt arbejde, der udføres i natteperioden, natarbejde, også hvis man kun kører 5 minutter efter at natten er begyndt. Derfor bliver der nu indført en 2 timers regel, således at op til 2 timer af kørslen godt kan udføres i natteperioden.

I svaret til Per Clausen sagde beskæftigelsesministeren, at der også i det almindelige direktiv er en bestemmelse om, at noget af arbejdet godt kan ligge om natten. Her er grænsen 3 timer. Beskæftigelsesministeren mente, Kommissionens ændringsforslag på dette punkt afspejler en fornuftig balance.

Beskæftigelsesministeren sagde i svaret til Lone Dybkjær, at alle lande, inklusive Danmark, skal indrapportere til Kommissionen, hvad de gør for at kontrollere reglerne. Det giver måske ikke de store ændringer i Danmark, men der er andre lande, hvor kontrollen i dag ikke fungerer optimalt.

**Pia Adelsteen** kunne godt gå med til regeringens forhandlingsoplæg, men spurgte, hvad regeringen vil gøre, hvis Parlamentet siger nej, og de selvstændige bliver omfattet af direktivet, hvilket hun mente ville være et stort problem.

**Kim Mortensen** syntes, det fremgik tydeligt af beskæftigelsesministerens svar, at man vil kunne bruge selvstændige vognmænd til at underminere lønmodtagerbeskyttelsen og dermed forvrænge konkurrencen og forringe færdssikkerheden.

Man kan altid opregne en række vanskeligheder ved at kontrollere, men på en række områder har vi nogle regler, som vi går ud fra at borgerne overholder, og så kontrollerer myndighederne, om det sker. Umiddelbart kunne Socialdemokraterne ikke støtte forhandlingsoplægget og mente, Danmark skal tale for at opretholde det nuværende direktiv.

**Lone Dybkjær** spurgte, hvad den reelle forskel i Danmark bliver for en lønmodtager, der kører en bil, som vejer over 3,5 tons, og en selvstændig, som kører samme slags bil.

**Hanne Agersnap** nærede bekymring for, at hvis vi får mange selvstændige vognmænd, vil det presse arbejdsforholdene også for chauffører, som er lønmodtagere, idet det giver ulige konkurrence. Derfor kan SF ikke støtte forhandlingsoplægget.

**Beskæftigelsesministeren** afviste, at der sker nogen forringelse i forhold til de gældende regler, og pegede på, at der tværtimod sker en række opstramninger ved, at landene nu skal indrapportere til Kommissionen, hvordan de kontrollerer, at reglerne overholdes. Han pointerede, at køre- og hviletidsbestemmelserne også gælder for selvstændige.

For lønmodtagere gælder udover køre- og hviletidsbestemmelserne også direktivets regler om arbejdstid. Han mente, de ændringer, der vil ske i Danmark, vil være på marginalerne, men en af ændringerne vil være den ændrede definition af natarbejde, hvor reglerne blive mere fleksible.

For så vidt angår de selvstændige har Kommissionen klart sagt, at man ikke kan kontrollere, om reglerne overholdes, når det gælder selvstændige.

I Danmark forventer vi ikke, at ændringen får den helt store betydning, men den vil have betydning i andre medlemslande.

**Lone Dybkjær** gentog sig spørgsmål om, hvordan en chaufførs arbejdsmuligheder ændres, hvis han går over fra at være lønmodtager til at blive selvstændig. Kan han så f.eks. stå op kl. 3 om natten?

NOT

**Beskæftigelsesministeren** pointerede igen, at køre- og hviletidsbestemmelserne også gælder for selvstændige, men arbejdstidsreglerne gælder ikke for selvstændige. Derefter gennemgik beskæftigelsesministeren arbejdstidsreglerne detaljeret og nævnte, at hovedreglen er, at arbejdstiden ikke må overstige 48 timer i gennemsnit over en 4 måneders periode. Desuden gennemgik han detaljeret køre og hviletidsbestemmelserne. Da såvel Lone Dybkjær som formanden bad om at få udpeget de væsentligste forskelle, lovede beskæftigelsesministeren at fremsende et notat, som gav svaret på Lone Dybkjærs spørgsmål.

**Formanden** takkede herfor og tilføjede, at man ikke behøvede tage alle detaljer med, og at man godt måtte skrive det på dansk, så almindelige mennesker kan forstå det.

**Anne Grete Holmsgaard** forstod svaret sådan, at der for en selvstændig ikke er nogen begrænsning på den ugentlige arbejdstid, men kun på den daglige køretid.

**Pia Adelsteen** forstod, at alle skulle overholde køre- og hviletidsbestemmelserne, og det er dem, der har betydning for færdselssikkerheden. Hun fandt det meget naturligt, at man ikke fastsatte en maksimal ugentlig arbejdstid for en selvstændig, idet man ikke kan banke en virksomhed op, hvis man ikke må arbejde mere end 48 timer om ugen.

**Lone Dybkjær** spurgte, om man kunne parallelisere det med, at en lærer godt måtte have et bijob, så arbejdstiden kom over 48 timer.

**Beskæftigelsesministeren** sagde, at for ansatte chauffører er det udtrykkelig fastsat, at arbejdstiden for en anden arbejdsgiver regnes med.

**Lone Dybkjær** var ikke blevet overbevist af beskæftigelsesministerens svar om, at trafiksikkerheden ville være i orden, og kunne derfor ikke støtte forhandlingsoplægget.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet dog Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Enhedslisten havde ytret sig imod det.

## Transportdelen

**Transportministeren:** Jeg skal hermed forelægge transportdelen af dagsordenen for rådsmødet den 30. marts 2009.

Jeg vil først forelægge de fem sager, som er på rådsmødedagsordenen. De er alle til udvalgets orientering. Der er enten tale om sager, som jeg har forelagt for udvalget før, eller sager af begrænset rækkevidde. Ét af punkterne er et eventuelt punkt, men det er et nyt forslag og derfor ønsker jeg at orientere udvalget om det.

Afslutningsvis vil jeg forelægge yderligere fire forslag, som alle er til forhandlingsoplæg. Det er kun ét af dem, der er på dagsordenen for rådsmødet, og det er som et eventuelt punkt. De andre er forslag, som Kommissionen har fremsat siden det forrige rådsmøde den 9. december sidste år, og som der nu er påbegyndt forhandlinger om.

Først vil jeg forelægge dagsordenepunkterne for rådsmødet den 30. marts.

### **7. Revision af Eurovignette-direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer**

– *Politisk drøftelse*

KOM (2008) 0436

Rådsmøde 2935 – bilag 4 (sammenotat side 2)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (08) – bilag 139, side 525 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 5/12-08)

**Transportministeren:** Dagsordenspunkt 7 vedrører forslag til ændring af direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Det kaldes også Eurovignette-direktivet.

Jeg har redegjort for dette direktivforslag i udvalget tidligere. Forslaget er et led i en grøn transportpakke og skal gøre det muligt for de medlemslande, der ønsker det, at opkræve afgifter svarende til de såkaldte eksterne omkostninger i form af luftforurening, støj og trængsel.

Forslaget blev ikke vedtaget på rådsmødet i december, og der er stadig flere udeståender i forhandlingerne. Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet til politisk drøftelse og forventes heller ikke denne gang at blive vedtaget.

Drøftelsen vil tage udgangspunkt i to temaer, som er sendt til medlemslandene. Dels indførelsen af en trængselsafgift og dels spørgsmålet om øremærkning af afgiftsprovenuet, som er de to væsentligste udeståender.

Jeg vil fremføre de danske synspunkter i tråd med det forhandlingsmandat jeg fik her i udvalget i december.

### 30. Europaudvalgsmøde 27/3-09

For så vidt angår en indførelse af en trængselsafgift, så støtter Danmark dette, men arbejder for, at en indførelse også omfatter en lignende trængselsafgift for andre vejbrugere.

For så vidt angår en øremærkning af afgiftsprovenuet, så er Danmark principielt imod dette.

**8. Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet)**

– *Orientering*

KOM (2008) 0847

Rådsmøde 2935 – bilag 4 (sammenfatning side 14)

KOM (2008) 0847 – bilag 2 (grundnotat af 29/1-09)

**Transportministeren:** Jeg vil nu gå videre til dagsordenpunkt 8, som er et ændringsforslag til Marco Polo-støtteprogrammet, som har til formål at give midlertidig støtte til projekter, der overflytter godstransport fra vej til bane, sø eller indre vandveje.

Forslaget indebærer nogle mindre tiltag, der har til formål at gøre støtteprogrammet mere effektivt.

Baggrunden er, at Kommissionens analyser viser, at Marco Polo II-programmet sandsynligvis ikke vil opnå det fastlagte mål i relation til skifte af transportform fra vejtransport til jernbanetransport, søtransport eller indre vandvejstransport målt i tonkilometer.

Kommissionen vil forbedre programmets effektivitet gennem en række mindre tiltag, der bl.a. skal gøre det lettere for mindre virksomheder at søge om støtte, og at tærskelen målt i tonkilometer for deltagelse i programmet sænkes. Kommissionen vil desuden forhøje støttebeløbet til det enkelte projekt. Endelig vil de administrative procedurer for deltagelse i programmet blive forenklet.

Det er regeringens generelle holdning, at man bør begrænse tilskud til erhvervslivet og i stedet skabe bedre rammebetingelser. Det er dog samtidig regeringens holdning, at der er behov for at skabe en bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer for dermed at gøre det europæiske transportsystem mere sammenhængende, effektivt og bæredygtigt.

Regeringen støtter derfor hensigten med Kommissionens forslag om at effektivisere Marco Polo-programmet.

**Kim Mortensen** syntes, regeringens holdning var rigtig, men havde forståelse for Danske Havnes synspunkt om, at det ikke er rigtig at fastsætte, at hjælpeinfrastruktur kun må udgøre 10 pct. af et projekts samlede omkostninger.

## 9. Handlingsplan for udbygning af intelligente transportsystemer i Europa

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2008) 0886

Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 19)

KOM (2008) 0886 – bilag 1 (grundnotat af 18/2-09)

**Transportministeren:** Dagsordenspunkt 9 vedrører Kommissionens meddelelse om en handlingsplan for en synkroniseret udbygning af intelligente transportsystemer – det såkaldte ITS – inden for EU's vejtransport. Handlingsplanen har til formål at fremskynde, harmonisere og koordinere udbygningen af ITS på vejområdet og etablere kontaktoverflader til ITS anvendt inden for andre transportformer.

Det er Kommissionens vurdering, at ITS vil kunne bidrage til at løse en række af transportsystemets udfordringer, men at ITS i dag tages i brug for ukoordineret og uden klar harmonisering på tværs af medlemsstaterne.

Der er fremlagt et udkast til rådskonklusioner om meddelelsen, hvori der lægges op til, at Rådet vil støtte målsætningen i meddelelsen og anerkende behovet for at fjerne de barrierer, der forhindrer en EU-dækkende ibrugtagning af ITS, herunder en lovgivnings- og/eller en standardiseringsindsats dér, hvor der er behov for det.

Regeringen er overordnet set positivt indstillet over for målsætningen i Kommissionens meddelelse, idet harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafikikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, generelt hilses velkommen.

Regeringen har dog nogle generelle betragtninger i forhold til rådskonklusionerne.

Det er vigtigt, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafikikkerhed, sikres.

Det bør desuden fremgå af rådskonklusionerne, at omkostningseffektivitet skal være styrende for ibrugtagningen af ITS. Det vil sige, at alle tiltag skal gøres til genstand for en grundig analyse og vurdering.

Rådskonklusionerne forventes at blive vedtaget på rådsmødet.

#### **10. Masterplan for lufttrafikstyring (ATM Master plan)**

– Vedtagelse af rådsbeslutning og rådsresolution

KOM (2008) 0750

Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 29)

KOM (2008) 0750 – bilag 2 (supplerende grundnotat af 16/1-09)

KOM (2008) 0750 – bilag 1 (grundnotat af 22/12-08)

**Transportministeren:** Dagsordenspunkt 10 handler om Kommissionens meddelelse om en masterplan for lufttrafikstyring. Masterplanen skal tegne udviklingen og implementeringen af den samlede luftfartspakke, der består af forordningerne om EASA og SES II, som jeg forelagde for udvalget i december sidste år.

Masterplanen medfører et skifte fra luftrumsbaserede operationer til operationer baseret på kortest mulig flyvevej.

Der vil desuden være en samordnet planlægning, så alle parter, der berøres af afviklingen af flytrafikken fra afgangsgate til ankomstgate, kan planlægge deres aktiviteter på grundlag af resultater, som systemet vil frembringe.

Masterplanen vil dertil medføre nye teknologier, der vil gøre navigationen under flyvningen mere præcis og dermed kan udnytte kapaciteten i luftrummet og luft-havne maksimalt.

Regeringen er generelt positiv over for masterplanen og mener, at denne vil være et godt udgangspunkt for gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum.

Der foreligger et udkast til en rådsbeslutning, hvori Rådet godkender ATM-masterplanen, samt et udkast til rådsresolution vedrørende godkendelse af masterplanen. Regeringen agter at tilslutte sig dette.

## **11. Relationer med tredjelande: En civil luftfartsaftale med Canada**

– *Vedtagelse*

KOM (2009) 0062

Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 35)

**Transportministeren:** Dagsordenspunkt 11 drejer sig om Kommissionens forslag om at indgå en luftfartsaftale med Canada. Rådet bemyndigede i 2007 Kommissionen til at indlede forhandlinger med Canada, og der foreligger nu et udkast til en aftale.

Aftalen skal afløse medlemslandenes – herunder Danmarks – bilaterale luftfartsaftaler med Canada.

Regeringen støtter den igangværende proces mod større liberalisering i international civil luftfart og støtter den foreliggende aftale.

**FO 12. Fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne**

– *Orientering*

KOM (2009) 0121

Rådsmøde 2935 – bilag 5 (tillæg til samlenotat)

**Transportministeren:** Det drejer sig om et forslag, som Kommissionen netop har fremsat, og som den ønsker at få behandlet på dette rådsmøde. Det er et eventuelt punkt, men Kommissionen ønsker sagen hastebehandlet, hvorfor jeg forelægger det til forhandlingsoplæg for udvalget nu.

Forslaget er en revision af en gældende forordning om tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter – de såkaldte slots – i Fællesskabets lufthavne. Den nuværende forordning giver luftfartsselskaberne ret til at videreføre slots fra fartplanssæson til fartplanssæson, hvis de har udnyttet mindst 80 pct. af de tildelte slots. Denne regel kaldes også "use it or lose it"-reglen.

I den nuværende økonomiske krise er det for mange selskaber nødvendigt at reducere trafikbetjeningen, men for ikke at miste slots vil de være nødt til at opretholde en ulønsum beflyvning.

Kommissionen foreslår, at kravet om udnyttelse af mindst 80 pct. af de tildelte slots suspenderes midlertidigt for sommersæsonen 2010 målt i forhold til sommersæsonen 2009.

I forslaget ligger en afvejning mellem hensynet til kontinuitet, forsyningssikkerhed og forretningsmæssig sikkerhed på den ene side og ønsket om dynamik og større konkurrence på den anden side.

Regeringens holdning er, at i stedet for en fuldstændig suspension af "use it or lose it"-reglen eksempelvis kan stilles krav om udnyttelse af en mindre procent af de tildelte slots end de normalt gældende 80 pct. Derved vil det ikke blive muligt for et luftfartsselskab at ophøre helt med anvendelsen af en række slots og samtidig bevare retten til de pågældende slots, men det vil være nødvendigt for selskabet at opretholde en vis anvendelse.

Ifølge høringsvaret fra Airport Coordination Denmark, der koordinerer tildelingen af slots i Danmark, vil en sådan metode i øvrigt være langt lettere at håndtere for koordinatorene rent praktisk.

**FO** Mit forhandlingsoplæg er på denne baggrund:

- At man fra dansk side arbejder for en vedtagelse af forslaget, men således at der ikke gives mulighed for luftfartsselskaber til at ophøre helt med anvendelsen af slots uden at miste de pågældende slots.
- Men at man fra dansk side i sidste instans vil kunne tilslutte sig forslaget, idet der lægges vægt på den klare tidsafgrænsning i suspensionen af reglerne.

**Lone Dybkjær** kunne godt se, at det kunne være rimeligt midlertidigt at ophæve reglen om, at slots skal leveres tilbage, hvis de ikke benyttes, men hun syntes også, det var fint, at man ikke kunne gå ned til nul og bevare sine slots. Hun rejste imidlertid spørgsmålet, hvad det betyder for passagererne, idet hun ikke mente, uudnyttede slots var til gavn for passagererne.

**Kim Mortensen** syntes, regeringens linje lød fornuftig. Han spurgte, om man vidste noget om, hvorvidt faldet i lufttrafik medførte en overførsel fra rutetrafik til turisttrafik.

**Transportministeren** sagde, at vi må forvente, at Kommissionen ret hurtigt vil bringe forslaget frem til en afgørelse – også fordi sommersæsonen starter den 29. marts. Derfor vil forslaget formentlig komme på som et A-punkt på et andet råds-møde. På den baggrund må regeringen have et mandat nu.

På Lone Dybkjærs spørgsmål om, hvad forslaget betyder for passagererne, svarede transportministeren, at der bliver færre afgang og ankomster, idet luftfartsselskaberne så ikke behøver udnytte deres slots eller ikke behøver udnytte dem så meget. Det betyder, at flyene vil blive fyldt mere op, hvilket giver en bedre økonomi, og også ud fra en energimæssig og klimamæssig vinkel vil det være fornuftigt. Men samtidig begrænser det konkurrencen, idet det begrænser mulighederne for andre selskaber, som måske ville kunne flyve billigere. Så sagen er ikke sort/hvid. I sidste ende kan vi gå med til forslaget, fordi vi er i en særlig dårlig konjunktursituation, men transportministeren ville arbejde for, at hvis man slet ikke udnytter sine slots, mister man dem. Vi går ind for, at man sænker procenten, så man kun behøver udnytte slotsene 50 pct. eller 60 pct. Forslaget vil under alle omstændigheder være til fordel for de store luftfartsselskaber.

I relation til Kim Mortensens spørgsmål, om det vil få betydning for forholdet mellem almindelige luftfartsselskaber og lavprisselskaber, sagde transportministeren, at ham bekendt var der ikke problemer med slots i Københavns Lufthavn i øjeblikket, fordi der ikke var så mange afgang og ankomster, så for Københavns Lufthavn vil konkurrencebegrænsningen ikke være så udtalt.

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

**FO 13. Buspassagerers rettigheder**

– *Tidlig forelæggelse*

KOM (2008) 0817

Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 40)

KOM (2008) 0817 – bilag 1 (grundnotat af 27/1-09)

**Transportministeren:** Dette forslag og de følgende, er som nævnt ikke på dagsordenen. Jeg forelægger dem, fordi det er både min og udvalgets holdning – for manden og jeg har jo tidligere diskuteret det – at det er vigtigt at fremlægge sagerne tidligt. Det giver mulighed for, at vi har et mandat, når vi behandler forslagene i arbejdsgrupperne på et tidligt tidspunkt. Det er en fordel både for ministeren og også for Europaudvalget, der dermed får lejlighed til at gå ind i sagerne på et tidligt tidspunkt og præge dem.

Dette forslag handler om buspassagerers rettigheder.

Forslaget har til formål at sikre tilstrækkelig beskyttelse af buspassagerers rettigheder, herunder handicappede og bevægelseshæmmede passagerer.

Forslaget er blevet behandlet én gang i Rådets arbejdsgruppe.

Forslaget indeholder regler på fem overordnede områder:

1. Forordningen skal sikre beskyttelsesniveau og harmoniserede regler om busselskabers erstatningsansvar.
2. Der fastsættes regler, der forhindrer diskrimination på baggrund af handicap eller nedsat mobilitet i forbindelse med bestilling af en busrejse eller ombordstigning.
3. Der fastsættes regler, der forpligter busselskaberne i tilfælde af rejseafbrydelser, aflysninger eller forsinkelser.
4. Der fastsættes regler, der skal sikre en tilstrækkelig informering af passagerer samt behandling af klager.
5. Medlemsstaterne skal desuden udpege et organ, der har ansvaret for at håndhæve forordningen.

Regeringen er umiddelbart positivt indstillet over for alle tiltagene i forordningen med undtagelse af det, der drejer sig om rettigheder for handicappede og bevægelseshæmmede passagerer.

Regeringen er selvfølgelig enig i, at det er vigtigt, at handicappede og bevægelseshæmmede får mulighed for at benytte offentlig servicetrafik i videst muligt omfang, og at kollektive transportmidler i videst muligt omfang indrettes handicapvenligt.

Regeringen vurderer dog, at den gældende danske ordning med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede giver mulighed for en særlig tilpasset dør-til-dør transport for bevægelseshæmmede, som er betydelig mere attraktiv end de krav til handicappede og bevægelseshæmmedes adgang til bustransport, som Kommissionen foreslår.

Det er desuden forbundet med store omkostninger at gøre busser og busstationer handicapvenlige, og det er derfor vurderingen, at midlerne kan bruges bedre ved i stedet at bibeholde den danske særordning med individuel handicapkørsel.

Det er regeringens holdning, at der bør indføres lignende fritagelses- og dispensationsmuligheder som de muligheder, der er i forordningen om jernbanepassageres rettigheder og forpligtelser. Disse dispensations- og fritagelsesmuligheder indebærer, at indenlandsk personbefordring med jernbane kan fritages fra forordningen i 5 år med mulighed for yderligere fritagelse i yderligere fem år to gange. Samt at der er mulighed for permanent at fritage personbefordring i byer, forstæder og regioner fra forordningens anvendelsesområde.

Regeringen noterer sig, at kravene om kompensation ved forsinkelser på busrejser af en varighed over 3 timer, i en dansk kontekst stort set alene er relevant for fjernbusruter. Disse drives kommercielt som et frit erhverv, og regeringen vil derfor udtrykke bekymring over at introducere en ny – og potentielt omkostningsforøgende – regulering af erhvervet.

FO Mit forhandlingsoplæg er på den baggrund at regeringen:

- Støtter princippet i, at handicappede og bevægelseshæmmede får mulighed for at benytte offentlig service og bustrafik i videst muligt omfang, og at kollektive transportmidler i videst muligt omfang indrettes handicapvenligt.
- Lægger afgørende vægt på, at medlemslandene får mulighed for at opretholde eller justere nationale regler for befordring af bevægelseshæmmede, hvis disse regler tilgodeser bevægelseshæmmedes rettigheder og muligheder for befordring bedre end de af Fællesskabet foreslåede regler på busområdet.
- Lægger vægt på, at der åbnes for en mulighed for permanent at fritage busbefordring i byer, forstæder og regioner fra forordningens anvendelsesområde.
- Lægger vægt på at minimere de omkostningsforøgende tiltag for fjernbuserhvervet, da der er tale om et frit erhverv.

**Lone Dybkjær** pegede på, at handicapkørslen ligger i et helt andet regi, som transportministeren ikke har noget at gøre med. Derfor mente hun ikke, der var nogen sikkerhed for, at den blev opretholdt. I øvrigt pegede hun på, at man fortolker reglerne meget forskelligt i de forskellige kommuner.

I øvrigt pegede hun på, at man ikke kun skal tænke på de handicappede, men også på de mange ældre, som ikke går så godt.

**Pia Adelsteen** kunne til dels godt forstå det, der blev sagt om, at den handicapkørsel, vi kender herhjemme, er bedre end det, der foreslås af Kommissionen, men i øjeblikket har de handicappede ret til befordring en gang om ugen. Derfor ville det være godt, hvis stationer o.lign. blev sådan indrettet, at de kunne komme ud flere gange om ugen. Hun var godt klar over, at det blev meget dyrt, hvis vi skulle lave alle vore stationer om til at kunne håndtere handicappede, men det var værd at tænke over, når det drejer sig om fremtidige byggerier.

**Transportministeren** bekræftede i svaret til Lone Dybkjær, at handicapkørslen i vid udstrækning ligger i et andet regi, men der er jo regler om handicapkørsel i lov

om trafikkselskaber, som er i Transportministeriets regi. Loven fastsætter visse minimumsregler om den service, trafikkselskaberne skal sikre de svært bevægelseshæmmede. Transportministeren mente, vi skulle lægge op til, at i det omfang der er en forpligtelse til handicapkørsel, kan disse regler træde i stedet for et fælles europæisk regelsæt, men det skal ikke gælde, hvis der blot er tale om en handicapkørsel, som på mere eller mindre frivillig basis finder sted i nogle kommuner.

Han var godt klar over, at forslaget ikke kun er interessant for handicappede og bevægelseshæmmede, men også for ældre.

Transportministeren var enig med Pia Adelsteen i, at vi skal tænke handicapvenlighed ind alle mulige steder, ikke mindst i forbindelse med terminaler. I den forbindelse pegede han på, at et bredt flertal i Folketinget netop havde vedtaget en infrastrukturpakke på transportområdet, hvor vi i høj grad fokuserer på bedre adgang.

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

**FO 14. Konkurrencebaseret godstransport**

– *Tidlig forelæggelse*

KOM (2008) 0852

Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 51)

KOM (2008) 0852 – bilag 1 (grundnotat af 28/1-09)

**Transportministeren:** Det tredje forslag, der forelægges, er et forordningsforslag om konkurrencebaseret godstransport. Det er et forslag, der har til formål at forbedre afviklingen af den grænseoverskridende godstransport i EU.

Forslaget er blevet behandlet tre gange i Rådets landtransportarbejdsgruppe.

Forslaget indebærer bl.a., at medlemslandene skal etablere såkaldte godskorridorer, som skal omfatte særlige jernbanestrækninger gennem medlemsstaterne, samt "strategiske terminaler", som skal være placeret ved godskorridorerne. Godskorridorerne skal skabe et sammenhængende grænseoverskridende transportnet i EU.

Forvaltningen af en godskorridor varetages af et styreorgan, som etableres som en uafhængig retlig enhed – eventuelt som en europæisk økonomisk firmagruppe.

Forslaget indeholder også begrebet "prioriteret gods", som er særligt tidsfølsomt gods, der bør drage fordel af en hurtig og præcis transporttid. Indførelsen af "prioriteret gods" betyder bl.a., at godskorridorens styreorgan skal reservere den nødvendige kapacitet på banenettet til dette "prioriterede gods".

Regeringen er generelt positiv over for Kommissionens ønske om at forbedre jernbanegodstrafikkens konkurrenceevne. Ved at flytte en større andel af godstransporten til jernbane kan man opnå betydelige miljømæssige forbedringer, ligesom det vil have en positiv effekt på trængselsproblemer på vejnettet.

Det er dog samtidig regeringens opfattelse, at dette forslag indeholder nogle meget vidtrækkende tiltag, herunder tiltag som regeringen må stille sig afvisende over for.

Det er for regeringen vigtigt at slå fast, at disponeringen af det statsejede og -finansierede banenet er en national opgave, og at det derfor er uacceptabelt, at det foreslåede nye styreorgan får status af en økonomisk firmagruppe – med de retlige konsekvenser det indebærer.

Det er desuden regeringens holdning, at en indførelse af "prioriteret gods" vil påvirke afviklingen af den nationale passagertransport i markant negativ retning. Der er allerede med samme formål oprettet et tæt og smidigt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne i nabolandene om køreplanlægningen og trafikafviklingen i de internationale korridorer på tværs af grænserne.

Regeringen er dog positiv over for, at der skabes transparens i den service, der udføres på de foreslåede godskorridorer, via arbejdsgrupper mellem infrastrukturforvaltere og ejere af "strategiske terminaler". Regeringen er ligeledes positiv overfor, at der skabes transparens for brugere af infrastrukturen i form af forbed-

rede netvejledninger, forretningsbetingelser for brug af terminaler og etablering af tilgængelige kvalitetsindikatorer.

FO Mit forslag til forhandlingsoplæg er derfor, at man fra dansk side lægger afgørende vægt på:

- At disponeringen af det statsejede og -finansierede banenet forbliver en national opgave.
- At det foreslåede styreorgan ikke får status som "en europæisk økonomisk firmagrube" med de retlige konsekvenser, der udspringer heraf.
- At forslaget del, der omhandler "prioriteret gods", hvorefter godstransport under visse forhold skal gives fortrinsret i forhold til passagertransport, udgår eller ændres markant.

at man fra dansk side i øvrigt vil arbejde for:

- At skabe transparens i den service, der udføres på de foreslåede godskorridorer via arbejdsgrupper mellem infrastrukturforvaltere og ejere af "strategiske terminaler".
- At skabe transparens for brugere af infrastrukturen i form af forbedrede netvejledninger, forretningsbetingelser for brug af terminaler og etablering af tilgængelige kvalitetsindikatorer.
- At styrke det allerede eksisterende samarbejde mellem infrastrukturforvaltere i nabolandene om køreplanlægning og trafikafvikling i de internationale korridorer på tværs af grænserne.

**Lone Dybkjær** syntes, Danmark holdning var rigtig.

**Kim Mortensen** pegede på, at der kunne være en fare for, at man ved etablering af særlige europæiske godskorridorer kunne sætte havnene ud af spil, idet de normalt ligger langt fra hovedkorridorene.

**Hanne Agersnap** syntes, det var fint, at transportministeren kom med nogle tidlige forelæggelser, men pegede på, at nogle gange kunne det give det problem, at forhandlingsoplæggene blev meget åbne. Hun rejste det spørgsmål, om man kan lægge en tidsbegrænsning på tidlige mandater.

Med hensyn til godskorridorene syntes hun, forhandlingsoplægget var lidt skizofrent, idet transportministeren startede med at sige, at Danmark generelt var positiv – alle er jo enige om, at vi skal have mere gods over til jernbanerne – men når vi kommer til de konkrete forslag, ser regeringen en række problemer. I samlenotatet står der i afsnittet om generelle forventninger til andre landes holdninger, at landene er opdelt i to grupper, der er henholdsvis generelt positive og generelt negative over for forslaget, og at Danmark tilhører den sidstnævnte gruppe. Derfor spurgte hun, om Danmark generelt er positiv eller generelt er negativ.

Der står i samlenotatet, at styreorganet skal etableres som en uafhængig retlig enhed, og så står der "eventuelt som en europæisk økonomisk firmagrube". I afsnittet om regeringens foreløbige generelle holdning står der, at regeringen ikke

finder det acceptabelt, at det foreslåede styreorgan får status som en europæisk økonomisk firmagrube med de retlige konsekvenser, der udspringer heraf. Hun syntes, det ville være en god idé, at regeringen arbejder for, at vi får en uafhængig retlig enhed.

Regeringen skriver, at der allerede er oprettet et tæt og smidigt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne i nabolandene. I den forbindelse spurgte Hanne Agersnap, om transportministeren vurderer dette som et succesfuldt samarbejde i relation til at nå målet. Hun mente ikke, dette samarbejde er nok.

**Formanden** syntes, transportministeren havde gjort det helt rigtige, når han forelagde tidlige mandater. Problemet er, at når forslagene bliver fremlagt, går de i arbejdsgruppen, og på basis af drøftelserne i arbejdsgruppen forhandler man med Parlamentet, og så laver man en førstebehandlingsaftale, før sagen overhovedet er kommet i Rådet. Det vil sige, at den eneste mulighed, Europaudvalget har for at få indflydelse på, hvad Danmark siger i forhandlingerne, er nu. Der er i øjeblikket oven i købet et stærkt tidspres på for at få lavet førstebehandlingsaftaler inden valget til Europa-Parlamentet. Derfor mente formanden ikke, det var så interessant med en tidsbegrænsning på tidlige mandater. Han ville foreslå, at man på et tidspunkt, når man får lidt flere erfaringer, drøfter disse med Udenrigsministeriet for at se, om man kan gøre endnu mere.

**Transportministeren** var personligt meget enig med Kim Mortensen i, at vi skal være meget opmærksomme på, at havnene ikke bliver sat ud af spillet i forbindelse med, at der satses på de europæiske godskorridorer. Det er også en problemstilling, vi adresserer i regeringens infrastrukturplan på transportområdet. I den forbindelse nævnte han – hvad Kim Mortensen sikkert var opmærksom på – at man vil udbygge vejen frem til Esbjerg havn.

I svaret til Hanne Agersnap pointerede transportministeren, at der ikke er nogen begrænsninger på at føre godstog igennem Danmark, men han mente, det ville være principielt betænkeligt, hvis et overnationalt organ skulle kunne disponere over kapaciteten på de nationale baner. Men man samarbejder mellem infrastrukturforvalterne, så det gods, der skal igennem, kommer igennem. Men vi bestemmer selv, hvornår det kan køre igennem.

I relation til drøftelsen af de tidlige mandater mente transportministeren, det ville være vanskeligt at sætte en tidsgrænse på de tidlige mandater, men det var rigtigt, at jo tidligere regeringen søgte et mandat, jo mindre konkret kunne det blive. Derfor kunne det godt være, at ministeren kom igen og bad om at få korrigeret mandatet på et senere tidspunkt, hvis situationen udviklede sig derhen, at der var opstået nye problemstillinger, eller man var nødt til at revidere de danske positioner. Transportministeren tilføjede, at han mente, at det for ham som minister og for hans embedsmænd var en fordel, at man forhandlede på basis af et mandat fra Europaudvalget, for så kunne man roligt sige: "Den danske position er sådan og sådan."

**Hanne Agersnap** sagde, at umiddelbart kunne SF ikke støtte regeringens forhandlingsoplæg. Hun var glad for, at regeringen forelægger forhandlingsoplæg så tidligt, at udvalget får mulighed for at præge den danske holdning, men da hun

vurderede denne som generelt negativ, kunne hun ikke støtte dette forhandlingsoplæg. Hun tilføjede, at det vel ikke er den fulde kapacitet, det uafhængige styreorgan vil råde over, og det bliver vel kun på visse strækninger og i bestemte tidsrum.

**Transportministeren** henviste til, at han i sin indledning havde sagt, at regeringen generelt var positiv over for Kommissionens ønske om at bedre jernbanegodstrafikkens konkurrenceevne, og at vi er enige i formålet med forslaget, men lige præcis det forhold, at det overnationale styreorgan skal kunne "overrule" danske myndigheders disponering over kapaciteten på vore egne jernbaner, går vi imod, og at det samme gælder den del af forslaget, der drejer sig om prioriteret gods. Men vi er enige i alt det med mere transparens, og vi er også positive over for, at man laver prioriterede godskorridorer og har strategisk udpegede godsterminaler.

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

**FO 15. ITS-direktiv**

– Tidlig forelæggelse

KOM (2008) 0887

Rådsmøde 2935 – bilag 4 (samlenotat side 64)

KOM (2008) 0887 – bilag 2 (grundnotat af 18/2-09)

**Transportministeren:** Det fjerde og sidste forslag, som jeg vil forelægge udvalget til forhandlingsoplæg, er Kommissionens forslag til direktiv om rammerne for ibrugtagningen af ITS i medlemsstaterne.

Jeg har tidligere i dag forelagt Kommissionens forslag til en ITS-handlingsplan, og formålet med de to forslag er det samme. Direktivet er endnu ikke blevet behandlet i Rådets arbejdsgruppe.

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for målsætningen i Kommissionens forslag, idet harmoniserings- og innovationstiltag, som medfører en mere effektiv, trafikikker og bæredygtig udnyttelse af transportinfrastrukturene, generelt hilses velkomment.

På en række punkter synes der dog fortsat at være behov for en præcisering af forslaget. Det bør f.eks. gøres klart, hvilke typer af vejdata medlemsstaterne skal stille til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere, og hvorvidt f.eks. et digitalt vejnet forudsættes etableret af medlemsstaterne.

Regeringen er generelt positiv over for etableringen af eCall, der gør det muligt for trafikanter, der vil betale ekstra for sikkerhed, at købe et køretøj med eCall. Regeringen kan dog ikke støtte obligatorisk indførelse af eCall. Regeringen finder, at det som udgangspunkt bør være op til den enkelte medlemsstat, om man ønsker at facilitere systemet, og op til den enkelte borger at tage stilling til, om eCall-systemet ønskes installeret.

FO Mit forhandlingsoplæg er derfor, at regeringen vil:

- Arbejde for en præcisering af behovet for at klargøre, hvilke typer af vejdata medlemsstaterne skal stille til rådighed for ITS-brugere og ITS-tjenesteudbydere, og hvorvidt f.eks. et digitalt vejnet forudsættes etableret af medlemsstaterne.
- Arbejde for, at der ikke foretages unødigt registrering og overvågning f.eks. i forbindelse med kørselsafgiftssystemer.
- Arbejde for, at det præciseres i direktivet, om det er medlemsstaterne alene eller Kommissionen, der skal vurdere behovet for ibrugtagning af ITS.
- Tilkendegive vigtigheden af, at værdien af de investeringer, der allerede er gjort i medlemsstaterne på ITS-området i form af trafikinformation og trafikikkerhed, sikres.
- Tilkendegive, at man støtter indførelse af eCall, men at indførelsen i de enkelte medlemslande skal være frivillig.

**Lone Dybkjær** spurgte, om det ikke ville være en fordel at gøre eCall-ordningen obligatorisk, for så fik man automatisk alle bilerne til at have den.

**Transportministeren** pegede på, at ITS er mange ting, og derfor kan man nok ikke gøre det obligatorisk som sådan. Landene må selv bestemme, om de vil aktivere ordningen. Vi skal indføre nogle standarder, men overlade det til landene selv, om de vil bruge systemet. Han ville dog tro, at det ville brede sig meget hurtigt alle steder, efterhånden som vi får det i bilerne.