

Europaudvalget

FOLKETINGET



REFERAT

AF 28. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: onsdag den 9. maj 2018
Tidspunkt: kl. 10.00
Sted: vær. 2-133

Til stede: Erik Christensen (S), formand, Kenneth Kristensen Berth (DF), næstformand, Carsten Kudsk (DF), Bertel Haarder (V), Rasmus Jarlov (KF), Peter Hummelgaard Thomsen (S), Nikolaj Villumsen (EL), Henning Hyllested (EL), Rasmus Nordqvist (ALT) og Holger K. Nielsen (SF).

Desuden deltog: Eva Kjer Hansen, minister for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde samt transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde forelagde punkt 1 og 2 på vegne af udenrigsministeren.

L Punkt 1. Rådsmøde nr. 3615 (almindelige anliggender – art. 50) den 14. maj 2018
EUU alm. del (17) – bilag 634 (kommenteret dagsorden)

Punktet var lukket.

L 1. Opfølgning på forhandlingerne efter Storbritanniens notifikation under artikel 50 TEU

– *Politisk drøftelse*

Rådsmøde 3615 – bilag 1 (samlenotat side 2)

Det Europæiske Råd 22-23/3-18 – bilag 14 (konklusioner fra DER-møde 22/3-18)

EUU alm. del (17) – bilag 610 (udvalgsmødereferat side 775, senest behandlet i EUU 3/4-18)

Punktet var lukket.

L 2. Forberedelse af møde i Det Europæiske Råd (art. 50) den 28. eller 29. juni 2018

– *Politisk drøftelse*

Rådsmøde 3615 – bilag 1 (samlenotat side 4)

Punktet var lukket.

3. Eventuelt

Ministeren havde ingen kommentarer til dette punkt.

4. Siden sidst

Ministeren havde ingen kommentarer til dette punkt.

Punkt 2. Rådsmøde nr. 3616 (almindelige anliggender) den 14. maj 2018

EUU alm. del (17) – bilag 634 (kommenteret dagsorden)

1. Forberedelse af Det Europæiske Råd den 28.-29. juni 2018 (kommenteret dagsorden)

– *Politisk drøftelse*

Rådsmøde 3616 – bilag 1 (samlenotat side 2)

Ministeren for fiskeri og ligestilling og ministeren for nordisk samarbejde: På rådsmødet vil den kommenterede dagsorden for mødet i Det Europæiske Råd den 28.-29. juni blive præsenteret. Der er stadig halvanden måneds tid til mødet, så det er begrænset, hvor meget jeg kan sige på nuværende tidspunkt.

Jeg forventer, at Rådet vil tage den kommenterede dagsorden til efterretning. Den egentlige substansdrøftelse af emnerne for mødet i Det Europæiske Råd vil først finde sted på rådsmødet for almindelige anliggender den 26. juni. Der vil derfor også være mulighed for at drøfte forventningerne til mødet, når udenrigsministeren forelægger rådsmødet for almindelige anliggender i juni. Herudover vil statsministeren som vanligt forelægge selve topmødet.

Sikkerhed og forsvar bliver et emne på topmødet. Emnet blev senest drøftet i december 2017, hvor fokus var på EU-NATO-samarbejdet. På nuværende tidspunkt er det forventningen, at stats- og regeringscheferne skal have en drøftelse af EU's videre arbejde på forsvarsområdet. Forventningen er, at drøftelsen bl.a. vil fokusere på fremdriften i EU-NATO-samarbejdet samt arbejdet med det forstærkede forsvarssamarbejde.

Jeg regner også med, at der på mødet i Det Europæiske Råd kommer en drøftelse af reformen af det fælles europæiske asylsystem. Her er særlig spørgsmålet om obligatorisk omfordeling vanskeligt, da der fortsat er stor uenighed mellem medlemslandene. Det er fortsat ambitionen, at der kan opnås konsensus på mødet i Det Europæiske Råd i juni, men på nuværende tidspunkt ser det svært ud.

Jeg forventer også, at stats- og regeringscheferne vil have en drøftelse af de såkaldte flerårige finansielle rammer, som jeg vender tilbage til om lidt.

Forventningen er også, at stats- og regeringscheferne skal vedtage Det Europæiske Råds afgørelse om Europa-Parlamentets sammensætning, som Europa-Parlamentet forventes at godkende, inden mødet finder sted. Der forventes også en uformel drøftelse af status for gennemførelse af "ledernes dagsorden".

I margin af topmødet vil der være et eurotopmøde, hvor også Danmark og de øvrige ikke-eurolande er inviteret til at deltage.

Afslutningsvis vil jeg nævne, at der selvfølgelig kan komme flere punkter på dagsordenen frem mod mødet. Det kan bl.a. være aktuelle udenrigspolitiske spørgsmål.

Rasmus Nordqvist syntes, det var uklart, hvad status var på det fælles asylsystem, når man spurgte regeringen. Når han derimod talte med andre i det europæiske system, hørte han, at der var mange forhandlinger i gang med meget substans. Han kom med en stærk opfordring til at være proaktiv fra dansk side.

Nikolaj Villumsen anså det for oplagt at sætte Iran og Trumps farlige beslutning om at trække USA ud af Iranaftalen på dagsordenen.

2. Kommissionens forslag til EU's kommende flerårige finansielle ramme (MFF)

– *Præsentation/udveksling af synspunkter*

KOM (2018) 0321, KOM (2018) 0324, KOM (2018) 0325 og KOM (2018) 0322

Rådsmøde 3616 – bilag 1 (samlenotat side 4)

EU-note (17) – E 27 (note af 8/5-18)

Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde: Kommissionen offentliggjorde onsdag den 2. maj sit forslag til EU's kommende budgetramme for 2021 til 2027. Den såkaldte flerårige finansielle ramme – forkortet MFF.

Der er oversendt et samlenotat til udvalget, inden forslaget er fremsat. Det er et stort og kompliceret forslag, som Kommissionen har fremsat. Vi er fortsat ved at analysere forslaget med henblik på at kunne oversende et mere uddybende grund- og nærhedsnotat til udvalget.

På rådsmødet den 14. maj vil Kommissionen præsentere forslaget, og der ventes en helt indledende udveksling af synspunkter. Forhandlingerne om EU's flerårige finansielle ramme kører i regi af Rådet for Almindelige Anliggender. Derfor vil regeringen løbende holde udvalget orienteret forud for rådsmøderne.

Der vil blive tale om langvarige forhandlinger, som vil skulle afsluttes i Det Europæiske Råd. Kommissionen og Europa-Parlamentet ønsker at afslutte forhandlingerne før Europa-Parlamentsvalget til maj næste år. På det uformelle møde blandt stats- og regeringscheferne den 23. februar 2018 var der ligeledes enighed om at gøre et forsøg med denne hurtige forhandlingsproces. Vi går konstruktivt ind i forhandlingerne, men erfaringen viser, at det næppe er realistisk at afslutte forhandlingerne så lang tid før, den næste MFF skal træde i kraft.

Finansministeren vil under alle omstændigheder indhente et forhandlingsmandat her i udvalget i god tid før de afsluttende forhandlinger.

Hvad angår forslagets indhold, foreslår Kommissionen et samlet udgiftsniveau for forpligtelser på 1,14 pct. af EU's BNI og for betalinger på 1,11 pct. af BNI alt inkluderet. Det finder regeringen er et alt for højt niveau, der grundlæggende ikke adresserer det finansieringshul, som Storbritanniens udtræden af EU efterlader.

Desværre lægger Kommissionen dermed også op til en betydelig stigning i medlemsstaternes EU-bidrag. Det er ude af trit med den økonomiske virkelighed i Danmark og de andre medlemsstater.

Det er dog positivt, at Kommissionen har valgt at prioritere de områder, hvor EU-samarbejdet virkelig batter. Det gælder den fælles migrationsindsats, midler til forskning og infrastrukturprojekter på tværs af landegrænser samt klima. En modernisering af EU-budgettet er helt nødvendig for at fremtidssikre EU-samarbejdet.

Men når vi bruger flere penge på nogle områder, må vi bruge færre penge på andre områder. Sådan gør vi også i de nationale budgetter.

Vi har fra regeringens side anvist en klar vej, hvor EU's udgifter holdes inden for en ramme på 1 pct. af EU's BNI. Det kræver stram prioritering, men det tillader samtidig at budgettet kan vokse i takt med udviklingen i EU's økonomi. Det mener vi er en rimelig tilgang. Kommissionen har desværre valgt en anden vej.

Samtidig med at Kommissionen lægger op til bidragsstigninger i milliardklassen, lægges der også op til at udfase de nuværende rabatter. Det er regeringen uforstående over for.

Nu kaster vi os ind i forhandlingerne med det klare mål, at udgiftsniveauet må og skal ned. Det skal være muligt at sikre et fremtidssikret budget inden for en ansvarlig ramme. Men der er ingen tvivl om, at forhandlingerne bliver vanskelige.

Kenneth Kristensen Berth lykønskede Venstre med ambitionen om at relancere partiet som et mere EU-positivt parti. En fuldtønt EU-positiv holdning betød vel også, at EU skal beskæftige sig med flere områder. Det koster flere penge. Regeringen var ikke begejstret for udsigten til, at Danmark skulle betale 1,11 pct. af BNP og for, at rabatter blev afskaffet. Men hvor fast var regeringen i kødet på det? Han ville gerne æde sin gamle hat på, at Danmark alligevel ville ende med at betale mere til EU-cirkuset.

Rasmus Nordqvist mente, at det kun kunne være positivt at omtale EU som et cirkus – hans eget parti blev også tit omtalt sådan, og det var et dejligt sted at være.

Han havde tidligere kritiseret, at der kun blev talt ramme og ikke så meget indhold – nu kom ministeren trods alt mere ind på indholdet. Rasmus Nordqvist var nu mere tilbøjelig til at sige, at hvis rammerne er på 1,1 pct. af BNP, så fred være med det, hvis bare man får løst opgaverne. Idet han henviste til forslaget om at spare 5 pct. inden for landbrug og samhørighedsprogrammer, spurgte han, om der var opbakning fra andre lande til at tage større skridt i forhold til landbrugsstøtten? Om de eksterne instrumenter sagde han, at der i udspillet var lagt op til en sammenblanding af instrumenter og dermed stor fare for, at der er områder, der ikke får det fokus, de skal have. Det var indkaldt til samråd om dette, og det var vigtigt at gøre regeringen opmærksom på, at det er rigtig farligt at lave en ekstrem centralisering af instrumenter. EU har et stort ansvar for at have et fortsat fokus på bæredygtig udvikling, menneskerettigheder og demokrati samt fred og stabilitet. Det kræver ikke færre instrumenter, end der er i dag.

I regeringens holdning til budgettet stod der, at "regeringen ikke vil kunne acceptere en uforholdsmæssig stor stigning i det danske EU-bidrag". Hvad betød det? Var en stigning på 0,1 pct. uforholdsmæssig stor? Han tvivlede på, at Danmark ville få held med at bevare betalingen på 1,0 pct. af BNP.

Peter Hummelgaard Thomsen kom med en klar opfordring til at være fast i kødet på, at medlemsstaterne ikke skal betale mere. Brexit er en ulykke for fællesskabet og for briterne selv, men det giver en mulighed for at gentænke budgettet, hvilket man ikke har gjort i tilstrækkelig grad i det fremlagte. I stedet for at bede medlemsstaterne om at betale mere burde man foretage nogle skarpere prioriteringer: I samlenotatet og i ministerens forelæggelse burde der være noget om landbrugsstøtten, for de skrappe prioriteringer handler også om den meget store støtte, som landbruget får. Hvor meget ville regeringen presse på der? Det var også vigtigt at få migrationsudfordringen afspejlet i det kommende budget: Hvordan undgår man så mange klimaflygtninge og afhjælper lande, der er særligt udsatte i den forbindelse; hvordan undgår man yderligere migration som følge af dårlig fordeling af ressourcer; og kan man i nogen grad øge den humanitære indsats i katastrofeområder, så man undgår situationen fra 2015. Dengang var EU ikke i tilstrækkelig grad med til at finansiere de flygtningelejre, som folk opholdt sig i. Man skulle også tænke den langsigtede bistand mere ind. Budgettet lod i det hele taget meget tilbage at ønske. Ville regeringen også arbejde for, at verdensmålene blev afspejlet i budgettet – især i forhold til menneskerettigheder? Der investeres på livet løs i Afrika, men uden tanke for demokratisering og menneskerettigheder. Der kunne EU spille en større rolle.

Nikolaj Villumsen syntes, at det var en voldsom forhøjelse af budgettet. Det er penge, som man ikke får noget nyt for, men som bare lukker hullet efter Storbritannien. Der er gode steder at spare f.eks. ved at afskaffe landbrugsstøtten, droppe den militære del af EU's projekt og lukke kassen i for autoritære regimer, ikke mindst Erdogan. Der bør også være en grundlæggende diskussion om bureaukratiske foranstaltninger: Der er ingen grund til, at pengene skal forbi EU og retur, når man beslutter at anlægge en skibakke på Bornholm. Man skal også sikre, at lande, der tager imod flygtninge, får hjælp til at gøre det. Det var endnu tidligt i processen, og forude ventede hårde forhandlinger, så det var oplagt med en klar melding fra regeringen om dens holdning til budgetforslaget.

Carsten Kudsk studsede over, at så mange medlemslande betaler mindre, end de får. Når man talte om at hæve budgettet, måtte de sydeuropæiske lande betale mere ind. Man kunne også diskutere besparelser ved at stoppe rejsecirkuset mellem Strasbourg og Bruxelles.

Holger K. Nielsen var enig i, at det ville være en klar fordel at stoppe rejsecirkuset. Hvis regeringen ville bringe det op, havde den hans fulde støtte. Dansk Folkeparti havde nok ret i, at man kunne komme til at lande på den anden side af 1,0 pct. af BNP, men Socialistisk Folkepartis melding var, at partiet var enig i regeringens sparsommelige tilgang. Der var mulighed for at finde besparelser, men budgettet skulle også landes, og der var mange hensyn at tage, så regeringen skulle have et fleksibelt forhandlingsmandat.

Holger K. Nielsen ville i øvrigt gerne vide, hvad regeringens holdning var til kategorien egne indtægter. Var det noget, man støttede? Det var ikke rimeligt at betale mere, fordi briterne havde trukket sig ud. Landbruget havde været et stort emne i de danske medier, og fra dansk side havde man støttet besparelser på området. Man ville nok ende med at skære ned på støtten til de store landbrug og give mere støtte til mindre landbrug. Var

regeringen villig til at gå ind i den diskussion på den præmis, at det kan få konsekvenser for Danmarks store, effektive landbrug? Og havde man en plan B for de landmænd, der så vil få finansielle problemer?

Rasmus Nordqvist påpegede, at Kommissionen netop havde foretaget prioriteringer i udspillet og set på, hvor man ville satse. Det forekom måske ikke nødvendigt, at en skibakke på Bornholm blev finansieret via EU-midler, men man måtte huske på, at mange projekter har med lande at gøre, der har behov for den hjælp, der kommer fra EU. Den galopperende ungdomsarbejdsløshed i nogle lande er et problem for hele EU.

Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde slog fast, at der blev analyseret på budgetudspillet, og at der snart ville komme et grund- og nærhedsnotat.

Hun takkede Holger K. Nielsen for at udvise fleksibilitet og Peter Hummelgaard Thomsen for hans opbakning. Finansministeren ville forelægge et forhandlingsoplæg i den nærmeste fremtid, og han ville i den forbindelse kunne være mere specifik om de enkelte områder.

Ministeren kunne ikke dy sig for at sige, at hun som fødevareminister forud for den nuværende budgetperiode gik meget aktivt ind i drøftelserne for at forfølge den danske linje, der var blevet lagt af et bredt flertal. Men det lykkedes ikke at komme igennem med de synspunkter. Landbrugsområdet bliver drøftet med ligesindede lande for at se, hvor der kan findes alliancer for en frigørelse af midler fra området. Ministeren henviste i øvrigt til ressortministeren. Holger K. Nielsen havde i øvrigt ret i, at diskussionen om store og små landbrug og om urimelige konkurrencesituationer nok ville komme igen.

Hun var i øvrigt enig i, at man skal være opmærksom på menneskerettighedsområdet, og sagde, der var bred enighed om at prioritere det fra dansk side. Der ville komme forslag til retsakter i løbet af den kommende tid. Verdensmålene indgik i Kommissionens forslag, og ministeren kunne forstå, at udviklingsministeren ville komme i samråd og uddybe, hvordan de skulle håndteres.

Til Nikolaj Villumsen sagde ministeren, at der var brugt LAG-midler til etablere den bornholmske skibakke. Nogle lande ville sige, at det er vigtigt med EU-fonde at søge penge i, og diverse projekter kan bidrage til beskæftigelsen. Det mente hun også, at skibakken havde gjort, men det var klart, at man måtte diskutere prioriteringer. Regeringen fandt det positivt, at Kommissionen prioriterer de områder, som Danmark traditionelt også mener skal prioriteres såsom migration, klima og forskning. Hun var enig med Carsten Kudsk i, at det er en god idé at afskaffe rejsecirkuset, men som tidligere medlem af Europa-Parlamentet havde hun selv deltaget aktivt i den diskussion og mente ikke, at det var muligt med en fornyet drøftelse. Aftalen om at benytte Strasbourg – uanset at det for parlamentarikerne er en belastning med flere arbejdssteder – ligger fast.

Til Holger K. Nielsen sagde ministeren, at hun ikke vidste, hvad Kommissionens forslag om nye indtægtskilder indebar, for den del af forslaget var endnu ikke konkretiseret. Konsekvenserne af nye indtægtskilder er, at finansieringsbyrden bliver anderledes fordelt mellem medlemslandene, så det er svært at opnå enighed. Men regeringen ville komme tilbage til sagen, når de konkrete forslag forelå.

3. Retsstatsprincipper i Polen

– *Politisk drøftelse*

KOM (2017) 0835

Rådsmøde 3616 – bilag 1 (samlenotat side 6)

Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde: Kommissionen forventes på rådsmødet den 14. maj at informere om den endelige analyse af udviklingen i Polen. Som udvalget ved, er det en sag, der har været drøftet flere gange i Rådet i år.

Kommissionen besluttede som bekendt den 20. december sidste år at aktivere artikel 7, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Union, over for Polen. Samtidig sendte Kommissionen et fjerde sæt anbefalinger under retsstatsmekanismen til den polske regering. Den polske regering havde frist for besvarelse af anbefalingerne den 20. marts.

Den primære kritik fra bl.a. Kommissionen går på risikoen for øget politisk indflydelse på de polske domstole. Det skyldes bl.a. den polske regerings udskiftning af en betydelig del af de nuværende højesteretsdommere gennem pensionering og andre tiltag, som øger den politiske indflydelse på udnævnelse af dommere i Polen.

Kommissionens bekymring deles af et stort flertal af medlemslandene.

Fra dansk side har vi gentagne gange udtrykt vores bekymring over retsstatsudviklingen i Polen, og vi har støttet Kommissionens dialog med den polske regering lige fra starten. Der er ingen tvivl om, at det er en følsom sag. Men det drejer sig om helt grundlæggende demokratiske principper, som alle medlemslande har tilsluttet sig. Vi stiller krav til lande, der ønsker at blive medlemmer af EU, og derfor skal vi naturligvis også selv leve op til dem. I sidste ende handler det også om EU's legitimitet og tilliden til bl.a. det indre marked.

Det er vigtigt, at vi tager det op, hvis udviklingen i et medlemsland går i en retning, der strider mod de værdier og principper, som fremgår af traktaterne. I det aktuelle tilfælde drejer det sig om at sikre, at det polske retssystem er uafhængigt af politisk indblanding.

Jeg ser gerne, at den polske regering engagerer sig i en dialog med Kommissionen, som kan føre til resultater og til, at forholdene forbedres. Fra polsk side har man også på enkelte punkter søgt at imødekomme kritikken. Det er positivt, men Kommissionens klare vurdering er, at ændringerne ikke er tilstrækkelige. Det gjorde Kommissionens næstformand, Timmermans, også klart under det seneste rådsmøde.

På rådsmødet i april havde Kommissionen ikke færdiggjort sin analyse af situationen i Polen. Af samme årsag ville man vende tilbage til sagen på rådsmødet her i maj. Det er derfor min forventning, at Kommissionen på rådsmødet den 14. maj vil orientere om,

hvorvidt den polske besvarelse indeholder konkrete løsninger på den kritik, som er rejst fra Kommissionens side.

Kenneth Kristensen Berth henviste til den meningsudveksling, han havde haft med udenrigsministeren om Polen. Han mente selv, at der var tale om en vendetta mod Polen på grund af landets holdning til omfordeling af flygtninge. Under valgkampen i Danmark og diskussion om forfatningstraktaten, som man i øvrigt ikke fik lov til at stemme om, havde Dansk Folkeparti igen og igen anført, at EU's værdier er elastik i metermål. Ingen kan sige noget præcist om, hvornår man overtræder dem, og her benyttede EU lejligheden til at slå ned på Polen. Det var skammeligt – specielt, fordi man fra EU's side forsøger at tage Polens penge ind som en del af budgettet. EU er udemokratisk i sin essens, så EU skal ikke tale højt om, hvorvidt der er demokrati i et medlemsland.

Rasmus Nordqvist gav sin fulde opbakning til, at man forsvare de demokratiske principper. Skulle man tage hul på de samme alvorlige samtaler med Ungarn, som man havde med Polen? Retsstatsprincipperne var også i fare i Ungarn.

Peter Hummelgaard Thomsen bakkede op om regeringens linje, idet han var bekymret over den polske tilsidesættelse af helt almindelige og grundlæggende retsstatsprincipper og anså det for legitimt, at fællesskabet tog skridt for at gøre opmærksom på problemet. Det var klart, at diverse instrumenter ikke skal bruges til at slå ned på lande, som EU er politisk uenig med, men det var der ikke noget, der indikerede her.

Nikolaj Villumsen var bekymret for de grundlæggende retsstatsprincipper i Ungarn. Udviklingen havde bredt sig til Polen og risikerede også at opstå andre steder som f.eks. i Rumænien og i Bulgarien. Det er vigtigt ikke at ende med at have en klub, hvor der er autoritære regimer med rundt om bordet. Han gav dermed sin opbakning til en hård kurs over for Polen. Man skal ikke holde sig tilbage med at smække pengekasen i der, hvor grundlæggende menneskerettigheder bliver overtrådt.

Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde var helt uenig med Kenneth Kristensen Berth. Diskussionen handlede om, hvorvidt det polske domstolsstolssystem er uafhængigt, og den uafhængighed er en central grundlæggende værdi og en betingelse for blive medlem af EU. Det var altså godt, at der nu blev sat ind. Man måtte se på betingelserne og på, hvad man kunne acceptere. Om Ungarn og i sit svar til Rasmus Nordqvist sagde ministeren, at en række traktatkrænkelssager var blevet rejst mod Ungarn, der havde med overholdelse af retsstatsprincipperne at gøre. Hun var enig i bekymringen om Ungarn, hvor udvalget havde været på studierejse nogle år tidligere. Vedtagne love om bl.a. udenlandsk finansierede ngo'er var dybt problematiske, og der var problemer med mediefriheden. Fra dansk side havde man flere gange rejst den bekymring over for ungarske regering, og udenrigsministeren havde nævnt det for sin ungarske pendant, da han besøgte Budapest i 2017. Der var vigtigt med stor bevågenhed.

Kenneth Kristensen Berth sagde, at det er en del af den polske forfatning, at udpegelsen af dommere til Forfatningstribunalet sker i det polske parlament, Sejmen. I 2015 forsøgte Donald Tusks parti, Borgerplatformen, at kuppe to dommere ind i Forfatningstribunalet, idet de stod til at tabe et valg. Hvorfor havde EU ikke tidligere kritiseret det polske system i forhold til, at det er politikerne i Sejmen, der udpeger medlemmer i Forfatningstribunalet? Hvorfor blev sagen først fremført nu, hvor det var et EU-skeptisk parti, der havde regeringsmagten? Hvorfor skete det ikke, da det var et EU-positivt parti, der havde den? Udpegelsen af dommere havde hele tiden været et anliggende for Sejmen, og der havde hele tiden været en sammenblanding mellem den dømmende og udøvende magt.

Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde svarede, at det skete nu, fordi den polske regering gennemførte nogle handlinger, der skabte tvivl om domstolenes uafhængighed. Det gjaldt bl.a. tvangspensionering af dommere. Det var Kommissionens opgave at overvåge, om retsstatsprincipperne blev overholdt i medlemslandene, så Kommissionen og andre lande reagerede på de konkrete beslutninger, der blev truffet i Polen. Hvis alt var i den skønneste orden, kunne Polen vel redegøre for det. Polen havde skullet svare på kritikpunkter, og på rådsmødet ville der være en gennemgang af den analyse, Kommissionen havde lavet af Polens svar. Som sagt havde Timmermanns på det seneste rådsmøde givet udtryk for, at redegørelsen indtil videre ikke var tilstrækkelig. Hvorvidt Polen kunne gøre rede for, at domstolssystemet er uafhængigt, indgår i en vigtig debat, som Kommissionen skulle handle på. Man kan have andre politiske diskussioner om det ene og det andet, men her handler det om, hvorvidt Polen kan gøre rede for, at deres system er uafhængigt.

Kenneth Kristensen Berth tilføjede, at det kræver, at EU lytter til Polen. Det er svært at komme med en tilfredsstillende redegørelse, når EU's værdier er elastik i metermål. Det er ikke muligt at finde fem jurister, der er helt enige om, hvad der ligger i retsstatsprincippet. Det er ikke en eksakt videnskab. Han bad ministeren om at redegøre for forskellen på, at man i den polske forfatning hele tiden har opereret med, at der er begrænsninger for, hvor længe dommere kan sidde, og det, at man nu indførte det, som ministeren betegnede som tvangspensionering.

Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde var uforstående over for behovet for at genmæle i forhold til et ønske fra EU og fra medlemslandene om at få sikkerhed for, at domstolene agerer uafhængigt i Polen. Det er en grundlæggende værdi i fællesskabet og samarbejdet, og man skulle ikke se gennem fingre med ændringer, der blev gennemført i Polen. Ministeren kunne ikke give en juridisk redegørelse set i en historisk sammenhæng, men hun kunne konstatere, at den polske regering havde gennemført beslutninger, der skabte stor udskiftning og dermed gav nyudpegede dommere muligheden for at sætte præg på domstolssystemet. Hvis det bare var et led i traditionerne i landet, ville Polen være i stand til at redegøre for forløbet og for, at der fortsat er uafhængighed. Det var vigtigt med en dialog og at have sanktionsmuligheder, hvis Polen ikke ville imødekomme kritikken.

Kenneth Kristensen Berth fandt det bekymrende med en minister, der ikke forstod den domstolsreform i Polen, som var grundlaget for EU's ønske om at sanktionere Polen. Det samme gjorde sig gældende for ressortministeren, nemlig udenrigsministeren. Det lod til, at man stolede blindt på, at Kommissionen har ret og er i stand til at vurdere, hvornår retsstatsprincipperne er overtrådt. EU's værdier er dog ikke eksakte størrelser, og det var meget vanskeligt at vide, hvornår man overtræder dem. Han havde forståelse for, at ministeren ikke kunne komme med en redegørelse nu og her, men da udenrigsministeren heller ikke havde kunnet det, måtte han bede om skriftlige svar på følgende: Hvad er forskellen på det, der hele tiden havde gjort sig gældende i Sejmen – dvs. at der er begrænsninger for, hvor længe en dommer kan sidde – og det, som ministeren omtalte som tvangspensionering?

NOT **Ministeren for fiskeri og ligestilling og minister for nordisk samarbejde** bekræftede, at skriftlige spørgsmål fra Dansk Folkeparti ville blive besvaret.

4. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

5. Siden sidst

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

Punkt 3. Transport:

Transport-, bygnings- og boligministeren ville gennemgå tre sager til forhandlingsoplæg. Sagerne var sat på dagsordenen til generel indstilling på det kommende rådsmøde for transport den 7. juni 2018. Det var sager, som det bulgarske formandskab havde presset på for at opnå generel indstilling på, og som derfor var blevet forhandlet i et højere tempo end de forslag i vejpakken, som man også forventede ville blive sat på dagsordenen til generel indstilling på rådsmødet for transport i juni. De øvrige forslag i vejpakken ville ministeren forelægge Europaudvalget senere på måneden.

Det første forslag drejede sig om sikring af konkurrencen i luftfarten; det andet vedrørte direktivet om udlejningskøretøjer; og det tredje drejede sig om samspillet mellem elektroniske bompengetjenester. Forslaget om fair konkurrence i luftfarten var blevet fremsat i juni 2017, mens de to øvrige forslag var blevet fremsat i maj samme år som en del af første del af vejpakken.

FO a) Forslag til forordning om sikring af konkurrencen inden for lufttransport og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 868/2004

– *Sagen forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 7. juni 2018 med henblik på vedtagelse/generel indstilling*

KOM (2017) 0289

KOM (2017) 0289 – bilag 2 (samlenotat side 2)

EUU alm. del (17) – bilag 634 (kommenteret dagsorden)

EUU alm. del (17) – bilag 261 (udvalgsmødereferat side 397, senest behandlet i EUU 1/12-17)

Transport-, bygnings- og boligministeren: Der er tale om en revision af et forslag fra 2004, som Kommissionen har konstateret ikke havde den ønskede effekt – nemlig at dæmme op for ulovlig praksis fra tredjelandes luftfartsselskaber.

Formålet med ændringsforslaget er at styrke åben og loyal konkurrence mellem EU's og tredjelandes luftfartsselskaber. Forslaget skal sikre, at EU kan modgå praksis fra tredje-lande, som påvirker konkurrencen og er til skade for EU's luftfartsselskaber.

Det centrale i ændringsforslaget er, at Kommissionen får mulighed for at undersøge unfair konkurrence fra tredjelande og herefter vedtage kompenserende foranstaltninger over for de tredjelande, der udsætter EU-selskaber for unfair konkurrence. Unfair konkurrence kan bestå i tildeling af statsstøtte, og en kompenserende foranstaltning kan være afgifter, der udligner denne konkurrencefordel.

I forhandlingerne har medlemslandene placeret sig i tre grupper:

Den første gruppe lande er anført af lande med store nationale luftfartsselskaber, der naturligt er meget positive over for Kommissionens forslag.

Den anden gruppe lande har ikke store nationale luftfartsselskaber og er derfor meget kritiske over for forslaget – bl.a. med henvisning til hensynet om at sikre mest mulig tilgængelighed til deres lufthavne.

Den tredje gruppe lande, deriblandt Danmark, indtager en midtsøgende position, hvor man på den ene side bakker op om ideen om at sikre fair konkurrence, men på den anden side også vil sikre tilgængelighed til fordel for forbrugerne og erhvervslivet.

Som en del af den midtsøgende gruppe bakker regeringen op om forslagets mål om åben og loyal konkurrence mellem EU-landes og tredjelandes luftfartsselskaber.

Regeringen er samtidig af den opfattelse, at foranstaltninger ikke må få alvorlige negative konsekvenser for tilgængeligheden til og fra Danmark, og at medlemslandene bør have mest mulig indflydelse på Kommissionens beslutninger om at iværksætte foranstaltninger.

FO Regeringens forhandlingsoplæg er på den baggrund

- at regeringen kan støtte forslagets målsætning om at sikre en effektiv og ligelig beskyttelse for EU-luftfartsselskaber og sikre, at EU-luftfartsselskaber kan konkurrere med tredjelandes luftfartsselskaber på grundlag af åben og loyal konkurrence;
- at regeringen lægger vægt på, at medlemsstaterne får størst mulig indflydelse på beslutninger om iværksættelse af eventuelle foranstaltninger;
- at man fra dansk side lægger vægt på, at foranstaltningerne ikke kan få alvorlige negative konsekvenser for tredjelandes luftfartsselskabers betjening af danske lufthavne – og dermed for danske borgere og dansk erhvervsliv;
- at man fra dansk side lægger vægt på, at eventuelle foranstaltninger, der vedtages med hjemmel i forslaget, er proportionale, og endelig
- at man fra dansk side vil arbejde for, at der skabes øget klarhed om karakteren og indholdet af eventuelle foranstaltninger, der vil kunne vedtages i medfør af dette forslag.

Samlet set er de synspunkter, som er blevet fremsat af den gruppe, Danmark er en del af, blevet imødekommet på flere væsentlige punkter. Det gælder bl.a. en øget indflydelse til medlemsstaterne med hensyn til, hvilke foranstaltninger der skal vedtages.

Regeringen er derfor positiv over for det foreliggende kompromisforslag.

Kenneth Kristensen Berth mente, at regeringen havde en afbalanceret og fornuftig tilgang, og meddelte, at Dansk Folkeparti kunne støtte forhandlingsoplægget.

Peter Hummelgaard Thomsen meddelte, at Socialdemokratiet bakkede op om forordningen og derfor også kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg. Men ministeren havde både i forelæggelsen og i samlenotatet lagt for meget vægt på, at forordningen ikke måtte skade mobiliteten eller fordyre billetpriserne. Den praksis, mange af de såkaldte sandkasseselskaber forfølger, er statskapitalisme, og ministeren var vist ikke tilhænger af den slags. Derfor var det vigtigt, at EU gik sammen om at sikre – effektivt og gerne med skrappe midler – at der ikke forekommer unfair konkurrence. Man skulle ikke nødvendigvis være så bekymret for, at det førte til dyrere billetpriser. Alle vil gerne flyve billigt, og det er ønskværdigt med mobilitet, men det må ikke ske med for store omkostninger for de ansatte i branchen. COWI havde i sin tid udregnet, at Ryan Air ville have kunnet overenskomstsikre deres ansatte for en merpris på deres billetter på blot 36 kr. Den praksis, de såkaldte sandkasseselskaber forfølger, er social dumping i luften, så det basker. Regeringen måtte gerne på rådsmødet tale for, at hensyn til arbejdsvilkår i luften også skulle indgå i overvejelserne.

Holger K. Nielsen meddelte, at Socialistisk Folkeparti også kunne støtte forhandlingsoplægget, idet han samtidig tilsluttede sig Peter Hummelgaard Thomsens kommentarer.

Henning Hyllested meddelte, at Enhedslisten også kunne støtte forhandlingsoplægget, for unfair konkurrence og social dumping inden for luftfarten skal bekæmpes gennem internationale aftaler. Kompromisforslaget var dog en forværring sammenlignet med Kommissionens oprindelige forslag. I Kommissionens forslag kunne man iværksætte undersøgelser og eventuelle efterfølgende sanktioner alene på mistanken om, at der var ugler i mosen. I kompromisforslaget skulle man vente til, at skaden var sket. Desuden stod Kommissionen selv i sit forslag for alle sanktionsmuligheder, men i kompromisforslaget ville sanktionsmulighederne blive delt mellem Rådet og Kommissionen, så Kommissionen kunne gribe ind med økonomiske sanktioner, mens Rådet stod for de mere kontante sanktioner over for start- og landingstilladelser. Enhedslisten hylder normalt nærhedsprincippet, men i denne forbindelse var Kommissionens forslag at foretrække, for det var tydeligt, at ændringerne i kompromisforslaget skyldtes, at mange lande ikke ønskede at gribe ind.

Han var enig med Peter Hummelgaard Thomsen og Holger K. Nielsen i, at der i samlenotatet var lagt for meget vægt på at sikre udbud af billige billetter og mange afgang. Transport koster, hvis man flyver under ordentlige løn- og arbejdsvilkår, og de selskaber, der udbyder billigere billetter, gør det ikke kun på baggrund af social dumping, eller som sandkasseselskaber, der flyver med statsstøtte.

Man kunne læse om problemer med statsstøtte i samlenotatet, men ikke noget om social dumping. Betragtede kompromisforslaget social dumping som en illoyal praksis, der også ville kunne sanktioneres? Det fremgik ikke klart.

Var regeringen desuden enig i Kommissionens konsekvensanalyse på side 7 i notatet, hvor det blev påpeget, at EU's luftfartsselskabers konkurrenceevne generelt var under pres som følge af "reguleringspåførte omkostninger i form af udgifter til løn, sociale goder

og ordninger, udgifter knyttet til arbejdsforholdene for de ansatte, forbrugerbeskyttelse og udgifter som følge af miljørelaterede bestemmelser". Skulle man forstå formuleringen sådan, at de ting blev betragtet som noget negativt? Enhedslisten mente, at de var positive.

Det var overraskende at læse, at der allerede fandtes bestemmelser, som muliggjorde iværksættelse af sanktioner mod tredjelande, f.eks. vedrørende start- og landingstilladelser. Hvorfor havde de regler ikke været bragt i anvendelse?

Ryan Air var blevet dømt til at følge arbejdsforholdene i det land, hvor deres piloter og kabinepersonale har base. Havde Kommissionen tænkt sig med den dom i hånden også at skride ind over for tredjelandes flyselskaber med base i en europæisk lufthavn?

Transport-, bygnings- og boligministeren svarede Holger K. Nielsen og Henning Hyllested, at forslaget fra Kommissionen kun handlede om at beskytte selskaber, der ikke modtager statsstøtte, mod selskaber, som gør. Det handlede ikke om social dumping. Social dumping håndteres i luftfartsaftaler, hvor Danmark ønsker, at ILO-konventionen skal overholdes af de selskaber, der opererer i EU-lufthavne. Danmark havde til Kommissionen afleveret et forslag til en Lex Luftfart, som skulle tage hånd om arbejdstagerrettigheder og arbejdsvilkår ombord på fly.

Han sagde til Henning Hyllesteds kommentar om kompromisforslaget, at det var et godt princip at reagere på et dokumenteret grundlag frem for på den blotte mistanke. I modsat fald kunne man frygte et pres fra lande med store nationale luftfartsselskaber, som gang på gang ville hævde, at der var en mistanke. Det ville mindske mobiliteten ind og ud af EU, og under dække af at ville stoppe statsstøtte ville man så faktisk yde en form for statsstøtte. Kompromisforslaget var udtryk for den rette balance. Man skulle også tænke på, at Københavns lufthavn er et vigtigt knudepunkt, hvor Danmark har gavn af mange ruter og afgang.

Henning Hyllested fandt det mærkeligt, at EU ville stille sine egne luftfartsselskaber dårligere ved ikke at bruge Ryan Air-dommen til at skride ind over for tredjelandes luftfartsselskaber, som ganske vist til dels konkurrerede med statsstøtte, men i høj grad også på løn- og arbejdsvilkår.

Transport-, bygnings- og boligministeren svarede, at løn- og arbejdsvilkår ganske enkelt ikke var en del af Kommissionens forslag. Hvis et selskab har base i Danmark, er vilkårene op til arbejdsmarkedets organisationer. Der var jævnligt et ønske fra Enhedslistens side om, at staten, i dette tilfælde EU, skulle diktere vilkårene. I Ryan Air-sagen var det lykkedes, for der fik man Ryan Air til at flytte til et andet land, og dermed gik man glip af arbejdspladser i Danmark.

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

FO b) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet)

– *Sagen forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 7. juni 2018 med henblik på vedtagelse/generel indstilling*

KOM (2017) 0282

KOM (2017) 0282 – bilag 4 (samlenotat side 16)

EUU alm. del (17) – bilag 634 (kommenteret dagsorden)

KOM (2017) 0282 – bilag 2 (faktaark om EU's vejpakke)

KOM (2017) 0282 – bilag 3 (materiale fra møde i TRU 21/6-17)

EU-note (2016-17) – E 36 (EU-note af 25/8-17 om vejpakken)

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

Transport-, bygnings- og boligministeren: Det overordnede formål med ændringen af direktivet er at skabe et mere ensartet og klart regelsæt for brugen af lejede køretøjer til godskørsel i EU. Kommissionen har konstateret, at det nuværende direktiv medfører unødvendige byrder for virksomhederne og udgør et kludetæppe af regler, der skaber forvirring blandt operatørerne.

Forslaget skal skabe lige vilkår og lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Det skal gøre det muligt for transportvirksomheder at udføre deres transport på den mest effektive måde. Eftersom udlejningskøretøjer normalt er nyere, sikrere og mindre forurenende, reducerer forslaget desuden de negative virkninger ved vejtransport.

Det centrale i forslaget er, at virksomheder får mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra andre EU-lande overalt inden for EU. Konkret betyder det, at virksomheder bliver bedre i stand til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer.

For at undgå eventuelle forvriddinger på grund af de indbyrdes forskelle i medlemsstaternes beskatning af motorkøretøjer, som forslaget kan medføre, får medlemsstaterne samtidig mulighed for at begrænse egne virksomheders brug af udlejningskøretøjer fra et andet medlemsland. I Kommissionens oprindelige forslag kunne medlemsstaterne indføre en sådan begrænsning efter 4 måneder.

Regeringen støtter, at der skabes et ensartet og klart regelsæt for brug af lejede køretøjer i EU, der sikrer transportvirksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Regeringen er dog skeptisk over de dele af Kommissionens oprindelige forslag, der giver et mindre provenu. Regeringen er derfor positiv over det seneste kompromisforslag, der giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse, at virksomheder udflager køretøjer til EU-lande med lavere afgifter allerede efter én måned.

Formandskabet har endvidere forslået, at antallet af udlejningskøretøjer kan begrænses til 25 pct. af en virksomheds samlede flåde.

Begge forslag har mødt bred opbakning fra medlemsstaterne og vil betyde et markant dyk i et potentielt afgiftstab for statskassen.

Regeringen har desuden i forhandlingerne argumenteret for at beholde Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne kan tidsbegrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer fra andre EU-lande på deres eget territorium.

Regeringen har endvidere haft fokus på en effektiv håndhævelse af virksomhedernes brug af udlejningskøretøjer, f.eks. ved at medlemsstaterne skal udveksle data om egne virksomheders brug af udlejningskøretøjer, der er indregistreret i et andet EU-land.

Dette vil konkret betyde, at vi i Danmark vil få oplysninger om udenlandske virksomheder, der benytter køretøjer, der er lejet i Danmark, ligesom vi i Danmark vil skulle oplyse myndighederne i andre EU-lande om danske virksomheder, der benytter køretøjer, der er lejet i deres lande.

FO Regeringens forhandlingsoplæg er på denne baggrund

- at man fra dansk side lægger vægt på, at begrænse statens mindreprovenu fra bilafgifter
- at man fra dansk side lægger vægt på, at minimumsperioden bliver kortere end fire måneder, og at forslaget anvendelsesområder, for så vidt angår køretøjernes størrelse, begrænses, og endelig
- at man fra dansk side lægger vægt på, at forslaget giver mulighed for effektiv håndhævelse af virksomhedernes brug af udlejningskøretøjer til godstransport.

Med udgangspunkt i mandatet vil jeg afslutningsvis bemærke, at regeringen er positiv over udviklingen i forhandlingerne i Rådet, herunder det seneste kompromisforslag, der på de væsentligste punkter imødekommer danske interesser.

Kenneth Kristensen Berth bad ministeren redegøre mere detaljeret for, hvordan man havde tænkt sig at håndhæve de nye regler. Dansk Folkeparti havde en bekymring for, at man ved at leje køretøjer i Danmark nu ville kunne skjule sig bag en dansk nummerplade og dermed drive ulovlig cabotagekørsel i Danmark. Hvordan ville man forhindre det? Ville en effektiv håndhævelse ikke kræve, at alle lastvogne bliver standset, herunder dem med danske nummerplader – fordi man ikke længere ville kunne vide, hvem der sidder bag rattet?

Rasmus Nordqvist havde samme bekymring som Kenneth Kristensen Berth. En effektiv kontrol efter den foreslåede ændring af direktivet ville betyde et stort bureaukrati. Hvilke tanker gjorde ministeren sig om det?

Holger K. Nielsen mente, at ændringerne af direktivet kunne resultere i det rene vilde vesten. Der var tale om en voldsom liberalisering, som ville betyde, at det ikke blev muligt

at regulere noget som helst. Der foregik allerede ulovlig cabotagekørsel, hvor man kan lade en vognmand lige syd for grænsen køre rundt på tyske nummerplader i 4 uger i Danmark og udføre transportopgaver med sin virksomhed. Var der ikke en risiko for, at man nu legaliserede, at transport i Danmark foregår med leasede biler på danske nummerplader?

Man ville også kunne køre med danske nummerplader på udenlandske arbejdsvilkår. Det ville medføre unfair konkurrence, og det ville ikke blive muligt at kontrollere, selv med de modifikationer, regeringen havde fået indført med en forkortelse af perioden – for selv en måned er længe nok til at udføre aktiviteter, som kan underminere det danske transporterhverv. Var det korrekt opfattet?

Henning Hyllested mente, at forslaget var en katastrofe for kontrollen med cabotagekørsel. Også i dette tilfælde var kompromisforslaget faktisk værre end Kommissionens forslag. En måned er stadig lang tid. Notatet omtalte det som en begrænsning, at man kun må anvende 25 pct. af sin lastbilflåde, men det er for det første stadig meget. For det andet ville man udvide anvendelsesområdet, så det ikke bare er ved havari, at man må erstatte lastbiler, men også ved sæsonudsving i den aktivitet, man har, eller hvis der er specielle opgaver, der presser sig på. Hvordan ville man kontrollere udsving i en virksomheds transportopgaver?

Nu kunne man trods alt få øje på udenlandske lastbiler og vælge at kontrollere, om de udfører ulovlig cabotage, men med ændringerne kunne lastbiler med udenlandske nummerplader komme fra udflagede danske virksomheder. Dertil ville udenlandske firmaer nu få adgang til med 25 pct. af deres flåde at køre på danske nummerplader i Danmark. Politiet havde oplyst, at det ville koste mindst 10 mio. kr. ekstra at foretage en fortsat effektiv kontrol på de nye vilkår. Man kunne drilsk spørge, om ministeren havde tænkt sig at stille forslag til finansloven om, at politiets bevilling til cabotagekørsel på 15 mio. bliver forhøjet med 10 mio. Imødekom forslaget Danmarks og vejalliancens krav om en effektiv kontrol med cabotagekørsel? Var det et fremskridt eller et tilbageskridt? Uanset hvad, ville Enhedslisten stemme nej til forhandlingsoplægget.

Transport-, bygnings- og boligministeren mente, at kommentarerne fra Kenneth Kristensen Berth, Rasmus Nordqvist og Henning Hyllested byggede på en fejlopfattelse af udlejningsdirektivet. Allerede nu var der ingen begrænsning på, hvad udenlandske vognmænd kan leje af biler, anhængere og trækkere i Danmark, for Danmark har ingen problemer med, at de lejer dem i Danmark og betaler mere i afgift, end de gør derhjemme. De allerede eksisterende bestemmelser handlede om danske vognmænd, der lejer i udlandet, hvor afgiftsniveauet måske er lavere, og derfor har SKAT nogle regler om, at man kun må gøre det i meget begrænset omfang. Reglerne er for at beskytte SKAT provenu. EU talte for et friere marked, som enkelte lande så kan miste lidt provenu på.

Problemer med kontrollen kunne opstå, hvis danske vognmænd i stort omfang begyndte at leje udenlandske trækkere. Bekymringen handlede om statsprovenuet, og det var derfor, at Danmark dels arbejdede for en begrænsning fra 4 måneder til 1 måned, dels en

begrænsning på højst 25 pct. af vognmandens flåde. Med de tilføjelser i kompromisforslaget ville den danske statskasse ikke længere gå glip af et væsentligt provenu.

På Kenneth Kristensen Berths spørgsmål om, hvordan man ville håndhæve reglerne, svarede han, at man med det nye register ville kunne se, hvor længe en bestemt vogn har befundet sig i Danmark.

Over for Holger K. Nielsen slog han fast, at en eventuel udenlandsk chauffør i vognen ville være underlagt cabotagereglerne, så man ville stadig ikke kunne køre rundt med en dansk nummerplade på udenlandske arbejdsvilkår. Det handlede alene om leje af vognen, trækkeren og anhængerens – ikke om chaufføren – så det var ikke en måde at omgå cabotage-regler på. Danmark har ikke noget imod, at udlandet kører rundt med danske nummerplader. Hvis en udlænding er ansat i Danmark, skal det blot foregå på danske arbejdsvilkår.

Kenneth Kristensen Berth spurgte, om ministeren kunne afvise, at udenlandske vognmænds leje af danske køretøjer for at omgå reglerne ville forekomme i fremtiden, blot fordi han ikke var bekendt med, at det skete i dag?

Transport-, bygnings- og boligministeren svarede, at han ikke var bekendt med, at der fandtes regler, som forhindrer, at udenlandske vognmænd kan leje vogne i Danmark og køre rundt med dem i dag, ej heller at der skulle være problemer med den form for snyd. Ekstraomkostningen ved at leje vognen i Danmark har en størrelse, som gør, at det ikke kan betale sig.

Henning Hyllested kunne forstå, at ministeren ikke var bekymret for kontrollen. Men hvorfor var politiet så fremkommet med en indvending, som oven i købet havde sat beløb på, hvor meget ekstra det ville koste at opretholde en effektiv cabotagekontrol?

Transport-, bygnings- og boligministeren svarede, at politiet havde reduceret skønnet af ekstraomkostninger i takt med, at SKAT havde reduceret skønnet for tab af provenu. Dette forslag handlede om de udenlandske vogne og ikke de udenlandske chauffører på danske plader.

Henning Hyllested konkluderede, at muligheden for at opdage ulovlig cabotagekørsel ville blive besværliggjort med den nye forordning.

Kenneth Kristensen Berth meddelte, at Dansk Folkeparti ikke kunne støtte forhandlingsoplægget. Partiet spurgte altid sig selv, om EU-regulering er gavnlig for Danmark. I dette tilfælde kunne han ikke se det gavnlige for Danmark. Tværtimod ville danske vognmænd måske begynde at leje i udlandet.

Holger K. Nielsen meddelte, at Socialistisk Folkeparti ikke kunne støtte forhandlingsoplægget.

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

FO c) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udveksling på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (interoperabilitet mellem bompengtjenester)

– *Sagen forventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 7. juni 2018 med henblik på vedtagelse/generel indstilling*

KOM (2017) 0280

KOM (2017) 0280 – bilag 4 (samlenotat side 30)

EUU alm. del (17) – bilag 634 (kommenteret dagsorden)

KOM (2017) 0280 – bilag 2 (faktaark om EU's vejpakke)

KOM (2017) 0280 – bilag 3 (materiale fra møde i TRU 21/6-17)

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

EUU alm. del (17) – bilag 261 (udvalgsmødereferat side 388, senest behandlet i EUU 1/12-17)

Transport-, bygnings- og boligministeren: Formålet med direktivet er at gøre det enkelt at betale vejafgifter. Det har navnlig betydning, hvis man som en del af sit erhverv eller i sin fritid bruger vejnettet i forskellige EU-lande.

I praksis sker forenklingen ved at åbne de i dag nationale markeder for en service, som betegnes EETS. Udbydere af EETS tilbyder virksomheder og borgere den service, at de tager ansvaret for at betale deres vejafgift, uanset hvor de kører hen i EU.

Ændringsforslaget indeholder desuden tiltag, som har til hensigt at åbne de nationale monopoler, så EETS-udbydere kan komme ind.

Det indeholder endvidere et forslag om, at der udpeges et nationalt kontaktpunkt i alle EU-lande, som har til opgave at udveksle oplysninger om adresser på de bilister, der ikke betaler vejafgift.

I Danmark er det SKAT, som vil være det nationale kontaktpunkt. Udveksling af information skal medvirke til en mere effektiv håndhævelse af udenlandske bilisters betaling af vejafgifter. Det er forventningen, at en effektiv håndhævelse af vejafgiftsordninger indirekte vil medvirke til at gøre EETS til et attraktivt valg for flere vognmænd. I en lidt større sammenhæng kan man sige, at forslaget også medvirker til at støtte udbredelsen af forbrugeren og forureneren betaler-princippet.

Regeringen er positiv over for forslagets ambition om at forbedre og forenkle EU's regler på området for opkrævning af afgifter. Regeringen er desuden enig i, at der er behov for at styrke mulighederne for at inddrive betalinger af vejafgift på tværs af landegrænserne.

Under forhandlingerne har der generelt været opbakning til de overordnede ændringer og intentioner, som Kommissionen har haft med forslaget, og de bemærkninger, som medlemsstaterne har haft, er løbende blevet adresseret i kompromisforslag.

FO På baggrund af ovenstående er regeringens forhandlingsoplæg, at man fra dansk side:

- støtter forslagets sigte om at forbedre mulighederne for interoperabilitet mellem forskellige vejafgiftsordninger i EU samt forslaget om at gøre det lettere at udveksle oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af medlemsstaterne, idet man fra dansk side
- lægger vægt på, at periodebaserede vejafgiftsordninger ikke omfattes af direktivets bestemmelser om teknisk interoperabilitet, idet man desuden
- vil arbejde for, at de nationale kontaktpunkter udveksler oplysninger om manglende betaling af vejafgifter på tværs af medlemsstaterne med opkrævere af bompenge uanset den tekniske løsning, som anvendes i den pågældende vejafgiftsordning.

Kenneth Kristensen Berth oplyste, at Dansk Folkeparti kunne støtte forhandlingsoplægget. Det gav god mening at sikre muligheden for at bruge sin brobizz rundt omkring i Europa.

Rasmus Nordqvist spurgte, om EETS ville blive et lukket system mellem de enkelte landes kontaktpunkter, der kun sidder med data om vejafgifter, eller kunne man risikere en udveksling af de opsamlede data med andre myndigheder i de enkelte lande – f.eks. oplysninger om, hvor en person har befundet sig på et bestemt tidspunkt?

Holger K. Nielsen meddelte, at Socialistisk Folkeparti støttede forhandlingsoplægget.

Henning Hyllested meddelte, at Enhedslisten som udgangspunkt kunne støtte forhandlingsoplægget, men han var enig i de betænkeligheder, Rasmus Nordqvist havde givet udtryk for.

Han spurgte, om det ville lægge hindringer i vejen for udviklingen af roadpricingsystemer, at man opererede med satellitbaserede positionsbestemmelser, som skulle udbydes via Galileo og den europæiske geostationære navigationsoverlaytjeneste, EGNOS, i stedet for amerikanske systemer.

Etablering af opkoblingen mellem køretøjsregisteret og Eucaris blev vurderet til at koste 0,4-1,5 mio. kr. foruden en driftsomkostning på 0,1-0,4 mio. kr. Hvad dækkede de omkostninger over?

Transport-, bygnings- og boligministeren svarede Rasmus Nordqvist, at når man kører ad f.eks. en spansk betalingsmotorvej med brobizz, ville det blive registreret med det samme, at Brobizz skulle betale, hvorefter det var op til Brobizz at opkræve hos brugeren. Det var svært at se noget problematisk i registreringen af, at der kører en bestemt bil

igennem, som så skal betale. Under alle omstændigheder ville databeskyttelsesreglerne være gældende.

Rasmus Nordqvist svarede, at det ikke bare var Brobizz, som ville få oplysningerne. SKAT ville som kontaktpunkt skulle give adgang for andre til at kunne søge i køretøjsregisteret. Må SKAT bruge de oplysninger til andet? Et var persondataforordningen, noget andet dens implementering i dansk lovgivning. Ville EETS være et lukket system, så oplysningerne ikke kunne sive uden for systemet, eller ville SKAT gennem anmodninger kunne levere oplysningerne andre steder hen? Det var vigtigt, for alt andet i forslaget var godt, så hvis ministeren ikke kunne svare nu, måtte han gerne sende et skriftligt svar, også på, hvad det betød for regeringens udspil om den danske implementering af persondataforordningen.

Var der sat navne på kontaktpunkterne fra de andre lande? Var der andre EU-lande, som ville lægge deres kontaktpunkt i enheder, der ikke er underlagt persondataforordningen? Formuleringerne her var de samme som i NIS-direktivet, men i den sammenhæng havde Danmark undgået persondataforordningen ved at lade kontaktpunktet være FET, som ikke er omfattet af forordningen.

Transport-, bygnings- og boligministeren svarede, at de data, der udleveres fra kontaktpunktet – i Danmark SKAT – ikke måtte bruges til andre formål end opkrævning af bompenge. Ministeriet var ikke oplyst om, hvorvidt andre lande havde udpeget deres kontaktpunkter.

Rasmus Nordqvist medgav, at hans spørgsmål var lidt konspiratoriske, men man var nødt til at stille dem alligevel, for der var tale om følsomme persondata, der ville blive delt mellem de enkelte landes kontaktpunkter. Han ville vende tilbage til sagen, når forordningen skulle implementeres i dansk lov. Forhåbentlig ville Danmark ikke lave samme krumspring som ved NIS-direktivet ved at flytte ansvaret over i enheder, der ikke var omfattet af persondataforordningen.

Alternativet støttede forhandlingsoplægget med en bemærkning om, at der var mange uafklarede spørgsmål, også vedrørende forordningens implementering i dansk lov. Man skulle arbejde for at sikre, at EETS forblev et lukket system, som ikke delte data med andre.

Transport-, bygnings- og boligministeren tog Rasmus Nordqvists anbefalinger til sig.

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

Mødet sluttede kl. 12.58