

Europaudvalget

FOLKETINGET



REFERAT

AF 35. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: fredag den 21. april 2017

Tidspunkt: kl. 10.00

Sted: vær. 2-133

Til stede: Erik Christensen (S), formand, Kenneth Kristensen Berth (DF), Claus Kvist Hansen (DF), Erling Bonnesen (V), Jan E. Jørgensen (V), Peter Hummelgaard Thomsen (S), Søren Søndergaard (EL), Rasmus Nordqvist (ALT), Zenia Stampe (RV) og Holger K. Nielsen (SF).

Desuden deltog: udenrigsminister Ander Samuelsen, transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen og miljø- og fødevareminister Esben Lunde Larsen.

FO/L Punkt 1. Ekstraordinært rådsmøde (almindelige anliggender) den 27. april 2017

EUU alm. del (16) – bilag 576 (fortroligt) (kommenteret dagsorden)

1. Forberedelse af ekstraordinært møde i Det Europæiske Råd den 29. april 2017 (art. 50)

– Politisk drøftelse

Ekstraordinært rådsmøde - alm. anliggender – bilag 1 (samlensnotat)

Ekstraordinært Det Europæiske Råd 29/4-17 – bilag 1 (fortroligt) (revideret udkast til DER's retningslinjer i forlængelse af Storbritanniens notifikation af artikel 50)

Punktet var lukket.

Udg. Punkt 2. Kommissionens forslag til et obligatorisk åbenhedsregister

KOM (2016) 0627

KOM (2016) 0627 – bilag 2 (samlenotat)

EUU alm. del (16) – bilag 577 (kommenteret dagsorden)

Punktet var udgået.

Punkt 3. Rådsmøde nr. 3531 (almindelige anliggender inkl. samhørighed) den 25. april 2017

Udenrigsministeren: Som sidste punkt vil jeg til orientering forelægge dagsordenspunkterne for rådsmødet vedrørende almindelige anliggender om samhørighedspolitik, der finder sted den 25. april. Jeg vil kort opridse punkterne på dagsordenen for rådsmødet, der forventes at blive ganske ukontroversielt. Vi kan selvfølgelig drøfte dem, hvis I ønsker det.

Under dagsordenspunktet om forordningsændringer vedrørende de fælles bestemmelser for struktur- og investeringsfondene ventes det maltesiske formandskab at orientere om status over forhandlingerne om forslaget. Der er bl.a. tale om forslag til forenklinger og forslag om muligheden for anvendelse af struktur- og investeringsfondene på asyl- og migrationsområdet.

1. Samhørighedspolitikken

– *Status/ Politisk drøftelse/Rådskonklusioner*

KOM (2016) 0605, KOM (2016) 0778

Rådsmøde 3531 – almindelige anliggender – bilag 1 (samlenotat side 2)

EUU alm. del (16) – bilag 580 (foreløbigt referat af Europaudvalgets møde 31/3-17)

Udenrigsministeren: Der vil være en drøftelse under dagsordenspunktet om rådskonklusioner om at gøre samhørighedspolitikken mere effektiv, relevant og synlig for EU-borgere. I forhold til det oversendte samlenotat optræder statusorienteringen vedrørende forslaget om en højere refusionssats til genopbygningsaktiviteter efter naturkatastrofer ikke på rådsmødets dagsorden.

2. Rådskonklusioner om gennemførelsen af EU's makroregionale strategier

– *Rådskonklusioner*

Rådsmøde 3531 – almindelige anliggender – bilag 1 (samlenotat side 5)

Udenrigsministeren: Der ventes ingen drøftelse under dagsordenspunktet vedrørende udkast til rådskonklusioner om gennemførelse af EU's makroregionale strategier.

3. Eventuelt

Der var ingen bemærkninger under eventuelt.

4. Siden sidst

Der var ingen bemærkninger under siden sidst.

FO Punkt 4. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (forordning om typegodkendelser og markedsovervågning)

– *Tidlig forelæggelse/generel indstilling*

KOM (2016) 0031

KOM (2016) 0031 – bilag 3 (revideret samlenotat)

EUU alm. del (16) – bilag 577 (kommenteret dagsorden)

EUU alm. del (16) – bilag 475 (udvalgsmødereferat side 699, senest behandlet i EUU 3/2-17)

Transport-, bygnings- og boligministeren: Jeg vil i dag gennemgå den del af dagsordenen for det kommende rådsmøde om konkurrenceevne – indre marked og industri – den 29. maj 2017, som hører under Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ressort. Der er en sag på dagsordenen, som jeg vil forelægge udvalget til forhandlingsoplæg.

Sagen vedrører et forordningsforslag fra Kommissionen om revision og udbygning af EU-reglerne om typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer m.v. Sagen er sat på dagsordenen til generel indstilling. Det overordnede formål med forslaget er at forbedre det nuværende system for typegodkendelse og markedsovervågning, så man sikrer, at køretøjer overholder de fastlagte miljø- og sikkerhedskrav.

Forslaget skal bl.a. ses i lyset af sagen om Volkswagens omgåelse af muligheden for at foretage retvisende målinger af udledningen fra visse af producentens dieslbiler. Med det foreliggende forslag har Kommissionen valgt at se på, hvordan det nuværende system kan styrkes i sin helhed.

Forslaget indeholder således skærpede krav til både typegodkendelse og markedsovervågning. Hvad angår typegodkendelse, lægges der op til, at de såkaldt tekniske tjenester – det vil sige de tjenester, som varetager test af miljø- og sikkerhedsmæssige krav – skal udpeges af et team sammensat af eksperter fra flere forskellige medlemslande og eventuelt også af Kommissionen. I dag er det enkelte medlemsland ansvarlig for at udpege tekniske tjenester.

Herudover foreslås det, at typegodkendelsesmyndighederne med mellemrum skal underkastes peerevaluering af typegodkendelsesmyndigheder fra andre lande.

For at gøre typegodkendelsessystemet mere troværdigt foreslår Kommissionen endelig et forbud mod direkte betalinger fra producenter af køretøjer og udstyr til de tekniske tjenester, der udfører de afprøvninger, som ligger til grund for en typegodkendelse.

For så vidt angår markedsovervågning, foreslår Kommissionen, at medlemslandene pålægges at etablere en national gebyrstruktur til finansiering af markedsovervågning. Endelig foreslås det, at Kommissionen tillægges beføjelser til at foretage markedsovervågning som supplement til den markedsovervågning, medlemslandene udfører.

Forhandlingerne af direktivet foregår fortsat, men de er ved at gå ind i den afsluttende fase. Før rådsmødet den 29. maj er der indtil videre aftalt tre møder i arbejdsgruppen, og det forventes, at man på disse møder vil finde kompromistekster til flere af de åbne spørgsmål. De første to arbejdsgruppemøder afholdes den 26. og 27. april, hvorfor sagen er på dagsordenen i dag.

Siden seneste orientering af Folketingets Europaudvalg har det maltesiske formandskab haft held til at mindske den skepsis, som flere medlemslande tidligere har udvist over for forslaget. Nogle lande er dog fortsat af den opfattelse, at der grundlæggende ikke er noget i vejen med EU's typegodkendelsessystem, og at forslaget derfor er for vidtgående. Modstanden drejer sig bl.a. om Kommissionens udvidede beføjelser til at foretage markedsovervågning. Derudover er der også modstand mod de elementer i forslaget, der omhandler, at medlemslandenes typegodkendelsesmyndigheder skal peerevaluere hinanden med mellemrum og arbejde sammen på tværs af landegrænserne ved udpegelsen af tekniske tjenester. Endelig har nogle lande udtrykt betænkelighed ved forslaget om, at tekniske tjenester skal vurderes af et team sammensat af repræsentanter fra flere medlemslande.

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget i dets nuværende version. Regeringen finder det væsentligt, at der generelt fastholdes et troværdigt og transparent system for typegodkendelse og markedsovervågning af køretøjer, der sikrer fuld overholdelse af de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav. Det er til gavn for forbrugerne, som kan have tillid til, at køretøjer og udstyr lever op til de gældende krav.

Regeringen lægger samtidig vægt på, at der skal være proportionalitet mellem effektiviteten af den markedsovervågning, der skal udføres, og de eventuelle administrative og økonomiske byrder, som staten måtte blive pålagt som følge af forslaget. Danmark udsteder kun i meget begrænset omfang typegodkendelser, hvilket kan have en betydning for forslagets statsfinansielle omkostninger.

Såfremt der fastsættes et højt minimumsantal kontroller uafhængigt af antallet af typegodkendelser, kan vi risikere at havne i en situation, hvor udgifterne til den forøgede markedsovervågning vil skulle finansieres uden økonomisk compensation. Forhandlingerne under det maltesiske formandskab og fastsættelsen af et minimums markedsovervågningsniveau har dog betydet, at forslagets økonomiske konsekvenser nedbringes betragteligt.

Der er under drøftelserne foreslået en finansieringsmodel, hvor en samlet fælleseuropæisk pulje fordeles årligt efter antallet af nye registreringer i det enkelte medlemsland. Modellen medfører, at der sikres økonomisk compensation til at udføre den påkrævede markedsovervågning. Det er derfor en model, som Danmark støtter op om.

FO På baggrund af det fremførte indstiller regeringen, at man fra dansk side forhandler efter følgende oplæg:

- Man kan fra dansk side overordnet støtte Kommissionens forslag til at styrke den nuværende lovgivningsramme for typegodkendelse, navnlig gennem indførelsen af bestemmelser om markedsovervågning,

idet man fra dansk side lægger vægt på,

- at der skal være proportionalitet mellem effektiviteten af den markedsovervågning, der skal udføres, og de eventuelle administrative og økonomiske byrder, som erhvervslivet måtte blive pålagt som følge heraf,

- at der indføres en omkostningseffektiv markedsovervågning og stikprøvekontrol, som også er baseret på målinger af udledninger ved virkelig kørsel, der opfylder de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav, og som ikke går ud over, hvad der måtte være nødvendigt for at opfylde formålet, og

- at den valgte gebyrstruktur på tilstrækkelig vis sikrer, at de medlemsstater, der i begrænset omfang udsteder typegodkendelser, sikres finansiering af en eventuelt øget mængde markedskontroller.

Man arbejder for,

- at der findes en gebyrstruktur, hvor der pålægges et særskilt gebyr for typegodkendelser med henblik på, at disse indgår i en fælles fond, der uddeles til medlemslandene til dækning af den øgede mængde markedsovervågning, og

- at Kommissionen ikke bemyndiges til at udstede delegerede retsakter, men i stedet får beføjelser til at udstede gennemførelsesretsakter efter undersøgelsesproceduren.

Rasmus Nordqvist spurgte, om det var ministerens vurdering, at forslaget indeholdt nok tiltag til at undgå skandaler som dem, man havde oplevet tidligere. Det var alvorlige sager, for man skal jo kunne stole på, at de biler, man køber, ikke forurener mere end højst nødvendigt. Var der tilstrækkeligt med bestemmelser med respekt for miljøet i forslaget, eller var der dele, hvor man kunne ønske sig mere kontrol af fossile biler?

Søren Søndergaard spurgte, om det var korrekt forstået, at øget kontrol ville indebære ikke alene flere udgifter, men også øget provenu for registreringsafgiften i det omfang, at bilerne bliver beskattet af den udledning, de har, og ikke en fiktiv en, som nogle producenter har fundet på. Han var tilfreds med, at ministeren ville forsøge at begrænse omfanget af delegerede retsakter, men hvor hårdt ville han stå på det i forhandlingerne?

Transportministeren bekræftede, at det var regeringens vurdering, at forslaget var tilstrækkeligt til at undgå snyd. Det ligger i stikprøvens natur, at man ikke tager alle ud til kontrol, men regeringen mente, at den foreslåede stikprøvefrekvens var nok til, at man opdager det, hvis der er noget galt med bestemte modeller. Ministeren skønnede, at det vil have den præventive effekt, at producenter ikke vil lyve om udledning fra biler. Ministeren svarede endvidere, at et øget provenu for registreringsafgift ved øget kontrol forudsætter, at den øgede kontrol fører til, at man opdager flere biler, der ikke er indregistreret med

korrekte typedata. Man skal opdage flere biler, der udleder mere, end de gør ifølge deres typepapirer. Den merudledning vil så føre til en højere registreringsafgift. Ministeren mente ikke, at en øget stikprøvekontrol vil øge mængden af korrekte typegodkendelser, men at kontrollen var nok til at sikre en korrekt typegodkendelse. Dermed ville der ikke være et øget provenu i form af øget registreringsafgift.

Holger K. Nielsen sagde, at man kunne diskutere, om bestemmelserne var tilstrækkelige, når man havde fulgt med i, hvordan sandheden om bilernes udledning blev fordrejet af bilproducenterne. Dog udgjorde forslaget et fremskridt og en styrkelse af kontrollen. Han var indstillet på at støtte selv det mindste fremskridt og kunne dermed støtte ministerens forhandlingsoplæg.

Kenneth Kristensen Berth syntes, at forslaget var fornuftigt, og at regeringen havde det nødvendige fokus på de økonomiske konsekvenser det. Han støttede forhandlingsoplægget.

Søren Søndergaard udtrykte sin støtte til forhandlingsoplægget. Han ville dog gerne have afklaret, hvad det ville betyde for rabatten for at have god benzinøkonomi, at der er en række bilmodeller, som man havde snydt med, men som nu ville blive registreret i overensstemmelse med sandheden. Det ville vel medføre, at rabatten ikke ville blive givet i så stort et omfang, og at indtægten dermed ville blive øget? Han gentog sit spørgsmål om regeringens holdning til delegerede retsakter.

Rasmus Nordqvist støttede forhandlingsoplægget. Mente ministeren, at kompromisforslaget ville gå igennem, eller var der for stor modstand fra andre lande? Det var afgørende, at forslaget ikke blev mere udvandet. Hvordan ville Danmark sørge for, at det ikke skete?

Peter Hummelgaard Thomsen mente, at forslaget var et skridt i den rigtige retning, og kunne dermed støtte forhandlingsoplægget. Man talte i andre lande og i Europa-Parlamentet om at øge markedskontrollen og foretage flere stikprøver. Hvad var ministerens vurdering af de andre landes holdning og af udfaldet af forhandlingerne?

Transportministeren sagde, at regeringen arbejdede hårdt for det synspunkt om delegerede retsakter, som Søren Søndergaard gav udtryk for. Regeringen lagde dog ikke afgørende vægt på det. Det var rigtigt, at ved en lavere udledning følger en lavere registreringsafgift i det danske system. Det ville også sige, at snyd med data også havde ført til, at nogle biler var blevet pålagt en mindre registreringsafgift, end de egentlig skulle have været pålagt, hvis de korrekte tal var blevet oplyst. Ministeren svarede nej til, at man ved øget stikprøvekontrol fik et større provenu var provenu, for den stikprøvekontrol, man allerede foretog, var tilstrækkelig til at få et retvisende datagrundlag. Det var dog rigtigt, at det, at der er oplyses korrekte tal, fører til mere afregning af registreringsafgift, hvis tallene undervurderer udledningen.

Til Rasmus Nordqvist sagde ministeren, at man var ved at være i mål med lovgivningen, og at den endelige version ville blive nogenlunde identisk med det foreliggende forslag. På

Peter Hummelgaard Thomsens spørgsmål svarede ministeren, at forslaget fra Rådets arbejdsgruppe var, at det skulle foretages test af 1 køretøj ud af 50.000 registrerede køretøjer i hvert medlemsland. Det ville sige, at stikprøvekontrollen i hvert medlemsland tog udgangspunkt i, hvor mange biler der kører i landet. Europa-Parlamentet foreslog derimod, at der skulle være en kontrol af 20 pct. af alle køretøjstyper. Da antallet af typer var nogenlunde det samme i medlemslandene, ville det betyde, at små lande skulle foretage ligeså meget kontrol som store lande. Det ville i praksis betyde, at der i Danmark med Rådets forslag skulle testes 4-5 køretøjer om året, hvilket ville koste 1-2 mio. kr. I henhold til Europa-Parlamentets forslag ville det komme til at betyde, at man i Danmark med 300 forskellige køretøjstyper skulle teste 60 personbiler årligt til en udgift på 15-30 mio. kr. Det sidste forslag ville altså blive dyrere for Danmark, og det kom også til at betyde, at det ikke var nogen sammenhæng mellem, hvor mange biler der kører i hvert land, og hvor meget udgiften er til at kontrollere og markedsovervåge bilerne. Det var regeringen imod. Danmark er et lille land med få biler, og der er ingen grund til at bære en ligeså stor byrde til markedsovervågning som i et land som Tyskland.

Jan E. Jørgensen støttede forhandlingsoplægget.

Søren Søndergaard sagde om det øgede provenu ved en urealistisk vurdering af, hvor meget biler egentlig udleder, at man kunne sige, at dem, der havde stået for kontrollen, havde skaffet Danmark en indtægt. Man havde i mange år diskuteret, hvorvidt der skulle være kontrol i Danmark, men nu forholdt det sig sådan, at Danmark fik gavn af noget, som andre lande har gjort. Derfor forekom det rimeligt, at Danmark laver en vurdering af, hvor meget man får ud af kontrollen. Var det muligt for ministeren at få lavet en beregning på, hvor meget det danske samfund tjener på, at der er en realistisk vurdering af, hvor meget biler udleder? Det kunne være interessant at sætte tallene i perspektiv og give et billede af den permanent øgede indtægt, som Danmark får, ved at nogle biler blev registreret mere realistisk end indtil nu.

Transportministeren sagde, at beregninger om skatteprovenu hørte hjemme i Skatteministeriet.

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

Punkt 5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om økologisk produktion og mærkning af økologiske produkter

– *Tidlig forelæggelse*

KOM (2014) 0180

KOM (2014) 0180 – bilag 5 (samlenotat)

EUU alm. del (16) – bilag 577 (kommenteret dagsorden)

EUU alm. del (16) – bilag 334 (udvalgsmødereferat side 495, senest behandlet i EUU 9/12-16)

EUU alm. del (142) – bilag 27 (udvalgsmødereferat side 882 FO, forhandlingsoplæg forelagt EUU 8/5-15)

Miljø- og fødevareministeren: I de kommende uger vil det maltesiske formandskab forsøge at opnå et kompromis med Europa-Parlamentet. Det er et forslag, der dækker hele den økologiske sektor, og som potentielt kan få stor betydning for den økologiske produktion i fremover. Forslaget har været forhandlet i 3 år, og det nuværende formandskab har kastet mange kræfter ind på at nå en løsning med Europa-Parlamentet.

Vi har under forhandlingerne lagt vægt på, at det ikke skal være vanskeligere at opretholde og omlægge til økologisk produktion. Den prioritering er helt i overensstemmelse med det forhandlingsoplæg, der blev godkendt i Folketingets Europaudvalg tilbage i 2015.

Et vigtigt punkt i den sammenhæng har været spørgsmålet om særlige grænseværdier for pesticidrester i økologiske produkter. Det synes vi er en dårlig idé. I Danmark har vi allerede grænser for pesticidindholdet, der er fastsat ud fra sundhedsmæssige kriterier. Hvis pesticidindholdet i et produkt – konventionelt eller økologisk – ligger over den grænse, kan det slet ikke sælges. Kommissionen ønsker at indføre endnu lavere grænseværdier. Det vil fratage os den mulighed, som vi i øjeblikket har, for at acceptere ubetydelig pesticidforurening. Det kan kun ske efter en konkret vurdering, og hvis det kan godtgøres, at forureningen er utilsigtet. Den mulighed er vigtig i et land som Danmark, hvor markerne ligger tæt, og hvor der let kan ske afdrift af pesticider fra konventionelle marker.

Et andet og mere principielt problem ved grænseværdier er, at det kan være første skridt på vejen mod et helt nyt kontrolregime. I øjeblikket er fokus på overholdelsen af de økologiske produktionsmetoder i hele produktionsprocessen. Det vil være uheldigt og potentielt skade troværdigheden af økologiske produkter, hvis man går over til kun at kontrollere pesticidindholdet i slutproduktet. Kommissionen presser hårdt på for at indføre grænseværdier. Det er et meget centralt punkt at undgå dette, og vi har arbejdet tæt sammen med Tyskland i denne sag. Det er øvrigt også et punkt, hvor regeringen er helt på linje med den økologiske sektor i Danmark.

I løbet af de sidste uger er der opstået diskussion om en mindre del af forslaget, der handler om økologisk væksthusholdning. Med de nuværende regler er det muligt at producere økologiske grøntsager i såkaldte afgrænsede bede. Man kunne også kalde dem højbede. Landbrug & Fødevarer og Dansk Gartneri ønsker, at den mulighed forsat skal være åben. Økologisk Landsforening ønsker derimod, at al økologisk væksthusholdning skal finde sted i bundjord.

Det seneste udkast til kompromis fra formandskabet indebærer, at dyrkning i afgrænsede bede forsat kan finde sted i de nordlige dele af Europa – herunder Danmark. Der er imidlertid yderligere betingelser, der kan gøre det meget vanskeligt at opretholde en produktion i Danmark. De afgrænsede bede skal således bestå af mindst 80 pct. jord fra selve bedriften eller de nærmeste økologiske producenter. Hvis det krav gennemføres, kan produktion i afgrænsede bede ikke finde sted i Danmark.

Regeringen har arbejdet for at opretholde status quo i forhold til væksthushproduktion. Det er helt i overensstemmelse med forhandlingsoplægget, hvor det fremgår, at der lægges afgørende vægt på at udbrede økologien. Et forbud mod afgrænsede bede, vil gøre det sværere at omlægge fra konventionel produktion. Det kan også betyde, at den økologiske væksthushproduktion i Danmark bliver mindre i årene fremover.

Det virkelig afgørende er, at der findes gode holdbare løsninger på de overordnede emner, der kan få betydning for den økologiske produktion som helhed fremover. Det gælder som sagt først og fremmest pesticidgrænser, men kontrolregler og import er også af betydning. Det er en dansk prioritet at opretholde et effektivt og troværdigt kontrolsystem. Her ser det ud til, at udfaldet kan blive tåleligt. I forhold til kontrollen i detailhandlen ser det imidlertid mindre godt ud. Ifølge de nuværende regler kan medlemsstaterne undtage detailhandlen for økologikontrol. Det har man valgt at gøre i Danmark, eftersom risikoen for fejl i detailforretninger, der hverken producerer eller forarbejder produkterne, er meget lav.

Det seneste kompromisforslag fra formandskabet indebærer, at detailbutikker, der sælger uindpakkede produkter, skal kontrolleres. Det gælder f.eks. butikker, der sælger uindpakket frugt og grøntsager. Det vil pålægge tusindvis af detailbutikker en stor byrde og tilskynde til øget brug af emballage, hvilket er dyrt og miljøskadeligt.

Et andet udestående er import. Her er det vigtigt, at vi får nogle importregler, der sikrer råvareforsyninger til den økologiske sektor i EU. Hvis der ikke findes en tilfredsstillende løsning på de emner, kan det påvirke hele den økologiske sektor negativt. Situationen i Rådet er flydende, og Danmark kan let blive tungen på vægtskålen. Det er afgørende, at vi i de kommende forhandlinger, kan arbejde for og indgå i et kompromis, der samlet kan give den bedste løsning for hele den økologiske sektor som helhed.

Rasmus Nordqvist spurgte, om regeringen mente, at forslaget var godt og kunne medvirke til at styrke økologien. Høringssvaret fra Økologisk Landsforening var ikke positivt, og han savnede, at regeringen i sin holdning kæmpede lidt mere for økologien. Det handlede om at styrke økologien og ikke om at styrke landbruget generelt. Rasmus Nordqvist bad i øvrigt ministeren uddybe regeringens holdning til kriterier for brug af emballage og til indførslen af natur- og klimakrav.

Søren Søndergaard spurgte, om eksisterende gartnere kunne fortsætte med at dyrke deres afgrøder i afgrænsede bede, hvis Danmark meddelte, at man ikke ønskede at være en del af undtagelsen. Han ville også gerne kende grunden til, at EU foreslog kontrol af uemballeret frugt og grønt. Skyldtes det, at der var svindel på området, så ikkeøkologiske varer sælges som noget andet?

Miljø- og fødevareministeren forsikrede Rasmus Nordqvist om, at det lå regeringen meget på sinde at sikre de bedst tænkelige forhold for økologien. Man havde lavet den største omlægning i nyere tid af et økologisk areal i Danmark, fordi man tror på den økologiske produktionsform, og fordi man ønsker at have en økologisk sektor, der kan levere på efterspørgslen. Derfor var der brugt uendelig mange ressourcer igennem de seneste formandskaber på at få udkast fra Kommissionen til at måle sig med det niveau, som man har som afsæt i Danmark. Man havde kæmpet med næb og kløer, og før jul var det lykkedes at sætte en stopper for nogle af de tiltag, som Danmark absolut ikke var tilhænger af. Man havde altså haft held med at skubbe processen i den rigtige retning.

Ministeren forklarede, at det var op ad bakke at indføre et miljøforvaltningssystem på større virksomheder. Det var ærgerligt, at der ikke kunne opnås enighed om en enkel og fleksibel model, da mange virksomheder i forvejen aktivt arbejdede på at begrænse f.eks. ressourcespild og energiforbrug. Derfor ville det være godt med et fælles EU-krav. Regeringen var åben over for at indføre natur- og klimakrav i EU's fælles økologiregler, ligesom man så positivt på, at der kunne indføres kriterier for brug af emballage for detailpakkede økologiske fødevarer. Begge dele havde Danmark fremført i forhandlingerne, men der var ikke opbakning til det danske synspunkt. Til Søren Søndergaard sagde ministeren endvidere, at det ikke ville betyde, at eksisterende gartnerier kunne fortsætte med at dyrke i afgrænsede bede. Med den kontrol, der var lagt op til, kunne brugen af højbede ikke fortsættes i henhold til det gældende forslag.

Brugen af uemballeret økologi var et forbrugerspørgsmål, og detailhandlen var underlagt en generel fødevarekontrol, og man havde et velfungerende system i Danmark. Han havde ikke kendskab til forholdene i andre lande.

Rasmus Nordqvist ville gerne vide, hvor regeringen stod i forhandlingerne. Det var godt, at regeringen stod fast på skrappe krav i forhold til økologi, men hvad var realiteten i forhandlingerne? Hvor hårdt kunne Danmark stå på sine synspunkter, og kunne man blokere for udvandringer? Eller var det flertalsafgørelser? Havde Danmark gode alliancer med lande, hvor økologien var begyndt at stå stærkere? Her tænkte han f.eks. på Tyskland og Frankrig, hvor økologien var inde i en positiv udvikling, navnlig på forbrugersiden.

Miljø- og fødevareministeren sagde, at der var tale om flertalsvedtagelser. Han bekræftede, at Danmark var i tæt kontakt med Tyskland, Finland og Sverige, som var typiske alliancepartnere på området. Det var regeringens vurdering, at når det gjaldt pesticidgrænser, var der behov for en forbedring, og man ønskede ikke en EU-grænseværdi. Et forbud mod at markedsføre produkter som økologiske, såfremt de indeholder blot spor af pesticider, var dog alt for rigtigt. Der var altså brug for en forbedring af forhold for væksthuse, ligesom der var behov for forbedringer inden for kontrol i detailhandlen. Det angik også den årlige kontrol, hvor det gældende forslag ikke var optimalt resultat, men Danmark kunne formentlig acceptere det, hvis der var nationale valgmuligheder. Inden for import var forslaget heller ikke optimalt, men kunne formentlig accepteres. Det samme gjorde sig gældende for databaser. Bestemmelser for dyrevelfærd var acceptable. Alt i alt var der altså

kanter, der skulle slibes, og Danmark ville selvfølgelig forsøge at få alliancepartnerne med på det.

Søren Søndergaard spurgte, om regeringen ville vende tilbage med et endeligt forhandlingsoplæg.

Formanden sagde, at udvalget allerede havde givet regeringen mandat på et tidligere tidspunkt, men at ministeren selvfølgelig var velkommen til at komme retur i udvalget, hvis der dukkede ændringer op undervejs, som gjorde, at ministeren mente, at et nyt forhandlingsoplæg ville være på sin plads.

Kenneth Kristensen Berth fandt det interessant, at EU var i gang med at lukke danske virksomheder, der dyrker i højbede. Kendte ministeren de økonomiske konsekvenser af forslaget?

Miljø- og fødevareministeren sagde, at der ikke var lavet en økonomisk vurdering af, hvilke konsekvenser det f.eks. ville få for gartneribranchen. Skulle det ende sådan, at man ikke kunne have højbede i den danske gartneribranche, ville det ramme hårdt mange steder. Halvdelen af de danske gartnerier forventede således ikke at kunne producere f.eks. tomater og agurker, så det var en stor mundfuld. Regeringen havde derfor brugt mange ressourcer på, at det fortsat skulle være muligt med højbede, og syntes, at det var omsonst, at de overhovedet blev bragt i spil. De jordbundsmaterialer, der anvendes i højbede, er ikke kunstige, men udgøres af reel og økologisk jord. Ministeren ville gøre alt, hvad han kunne, for at sikre produktionsformen

Formanden konkluderede, at udvalget håbede, at ministeren ville nå i mål med at sikre dyrkningen af økologiske afgrøder i højbede.

Mødet sluttede kl. 11.56