



# FOLKETINGET

## Europaudvalget

Referat af 28. europaudvalgsmøde

**Mødedato:** fredag den 25. april 2025

**Tidspunkt:** Kl. 08.30

**Sted:** vær. 2-133

### Dagsorden

Den 24. april 2025

- L 1. Politisk drøftelse og evt. afgivelse af betænkning over B 51 (om at hæve tærskelværdien for EU-udbud) (EL)
  - B 51 – Bilag 3 (udkast til betænkning)
- L 2. Status på planlægning af Europaudvalgets COSAC-konferencer under dansk EU-formandskab
  - EUU alm. del (20241) – Bilag 407 (udkast til program for COSAC-formandsmødet)
  - EUU alm. del (20241) – Bilag 408 (udkast til program for COSAC-plenarmødet)
  - EUU alm. del (20241) – Bilag 409 (udkast til skitse for COSAC's halvårslige rapport)
- L 3. Meddelelser fra formanden
- 4. Siden sidst
  - a) Orientering om sag ved EU-Domstolen: sag C-214/23, Europa-Kommissionen mod Kongeriget Danmark vedr. manglende rettidig gennemførelse af DSM-direktivet  
Orientering ved kulturministeren
    - EUU alm. del (20222) – Bilag 552 (notat om afgivelse af indlæg)
    - EUU alm. del (20222) – Bilag 449 (notat om stævning mod DK)
    - EUU alm. del (20241) – Bilag 392 (kommenteret dagsorden)

- FO 5. Forslag til ændring af CO2-krav til nye lette køretøjer i 2025-2027  
Forelæggelse ved klima-, energi- og forsyningsministeren  
– *Nyt forhandlingsoplæg*  
KOM (2025) 0136  
KOM (2025) 0136 – Bilag 1 (samlenotat)  
KOM (2025) 0136 – Bilag 2 (notat om forhandlingsoplæg)  
EUU alm. del (20241) – Bilag 392 (kommenteret dagsorden)  
KOM (2025) 0136 – svar på spm. 1 om oversendelse af non-papers
- L 6. Eventuelt

**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:**

FO =Forhandlingsoplæg  
L =Lukket behandling



## Europaudvalget

Referat af 28. europaudvalgsmøde

**Dato:** fredag den 25. april 2025

**Tidspunkt:** kl. 08.30

**Sted:** vær. 2-133

**Til stede:** Brigitte Klitskov Jerkel (KF), formand, Henrik Møller (S), næstformand, Thorkild Holmboe-Hay (S), Christian Friis Bach (V), Ammar Ali (M), Alexander Ryle (LA), Alex Ahrendtsen (DF), Claus Jørgensen (SF), Søren Søndergaard (EL), Lotte Rod (RV), Sascha Faxe (ALT) og Theresa Scavenius (UFG).

**Desuden deltog:** Kulturminister Jakob Engel-Schmidt og klima-, energi- og forsyningsminister Lars Aagaard.

**L Punkt 1. Politisk drøftelse og evt. afgivelse af betænkning over B 51 (om at hæve tærskelværdien for EU-udbud) (EL)**

B 51 – Bilag 3 (udkast til betænkning)

*Punktet blev behandlet for lukkede døre.*

**L      Punkt 2. Status på planlægning af Europaudvalgets COSAC-konferencer under dansk EU-formandskab**

EUU alm. del (20241) – Bilag 407 (udkast til program for COSAC-formandsmødet)

EUU alm. del (20241) – Bilag 408 (udkast til program for COSAC-plenarmødet)

EUU alm. del (20241) – Bilag 409 (udkast til skitse for COSAC's halvårslige rapport)

*Punktet blev behandlet for lukkede døre.*

**L      Punkt 3. Meddelelser fra formanden**

*Punktet blev behandlet for lukkede døre.*

#### Punkt 4. Siden sidst

**a) Orientering om sag ved EU-Domstolen: sag C-214/23, Europa-Kommissionen mod Kongeriget Danmark vedr. manglende rettidig gennemførelse af DSM-direktivet**

EUU alm. del (20222) – Bilag 552 (notat om afgivelse af indlæg)

EUU alm. del (20222) – Bilag 449 (notat om stævning mod DK)

EUU alm. del (20241) – Bilag 392 (kommenteret dagsorden)

**Kulturministeren (Jakob Engel-Schmidt):** EU-Domstolen afsiger dom den 8. maj 2025.

Der er tale om en sag, hvor Kommissionen i april 2023 udtog en stævning mod Danmark for forsinket gennemførelse af direktiv om ophavsret på det digitale indre marked (DSM-direktivet). I er tidligere blevet orienteret om sagen i et notat, som blev oversendt til udvalget den 14. juni 2023.

Kommissionen har nedlagt påstand om, at Danmark på grund af den forsinkede implementering skal betale en bøde på 19,9 mio. kr.

Danmark har nedlagt påstand om frifindelse for betaling af bøden eller – hvis staten ikke frifindes – betaling af et markant lavere beløb, der fastlægges af EU-Domstolen. Baggrunden for påstand om fastsættelse af et lavere beløb er, at den forsinkede gennemførelse af ophavsretsdirektivet efter vores opfattelse er undskyldelig og ikke har en sådan grovhed, at det kan begrunde en bøde af den størrelse, Kommissionen har foreslået. Mere præcist skyldtes forsinkelsen ekstraordinære omstændigheder som bl.a. håndteringen af coronakrisen og folketingsvalget i november 2022.

Det er sandsynligt, at Danmark vil tabe sagen, og derfor blev det besluttet på aktstykke nr. 95 i 2023, at bøden finansieres med 40 pct. fra de centrale reserver og 60 pct. fra Kulturministeriet selv.

Jeg sender gerne en skriftlig orientering, når vi kender udfaldet af sagen.

Jeg skylder at bemærke, at i det øjeblik jeg bliver kulturminister og orienteret om det her, skynder jeg mig sammen med jer at implementere DSM-direktivet i dansk lovgivning. Det har vi gjort, så hurtigt vi overhovedet kunne – selvfølgelig med respekt for høringsfrister og den rettidige omhu, hvormed sådan et lovforslag bør implementeres. Men det er arv fra 2020/2021.

**Søren Søndergaard (EL):** Hvis vi lukker dørene på dette møde, kan ministeren så sige mere, end ministeren har sagt her? Djævelen ligger jo i detaljen. Selvfølgelig kan det, der bliver sagt om corona og folketingsvalg, sagtens være plausibelt. Men det er heller ikke nogen hemmelighed, at noget af lovgivningen fra EU er meget vanskeligt tilgængelig og vil med implementering i Danmark, hvad enten det er et direktiv eller en forordning, kunne skabe meget store problemer. Vi har haft en momssag for nylig, og vi er netop nu i gang med at behandle en anden sag om politiske reklamer. Derfor kan der jo godt gemme sig nogle andre ting – noget, man ikke har været i stand til at gennemskue, hvad man gjorde i forhold til.

**Kulturministeren (Jakob Engel-Schmidt):** Vi behøver ikke lukke mødet, for jeg vil gerne have en åben og ærlig dialog. Jeg har undret mig over, at man ikke var i stand til at implementere det her

under den foregående regering. Jeg har fået de to plausible forklaringer, som jeg har givet her i dag. Coronanedlukningen gjorde det vanskeligt. Kulturministeriet var på det tidspunkt i en situation, hvor man havde mange andre udfordringer, som kom først: understøttelse af mennesker, der ikke havde et arbejde at stå op til, folk, der mistede deres livsgrundlag på kort tid, og implementering af diverse hjælpepakker. Og jeg kan kun tage det for pålydende, at folketingsvalget annullerede den igangværende lovgivningsproces.

Det er også rigtigt, som Søren Søndergaard påpeger, at det ikke er et nemt tilgængeligt direktiv. Hele rettigheds- og ophavsretsområdet er dybt kompliceret. Vi har holdt to tekniske gennemgange i Kulturministeriet i 2023, hvor jeg sammen med gode kollegaer har forsøgt at invitere alle helt indenfor i de mere tekniske aspekter af direktivet. Den danske lovgivning på området er egentlig heller ikke nem. Derfor har vi også – da jeg blev opmærksom på, at det var en hastesag – implementeret det, men med den nødvendige tid og den nødvendige høringsproces. Det er altid nemt at sidde som den minister, der kommer efter, og sige, at nogen burde have gjort det anderledes. Jeg kan med ro i sindet sige, at jeg har løftet opgaven, i det øjeblik jeg blev opmærksom på, at den fandtes.

**Theresa Scavenius (UFG):** Det interessante er, at der var tid til at implementere artikel 15 og 17, men ikke resten. Derfor kan man sige, at der selvfølgelig var gode omstændigheder under corona. Dele af det kunne man godt gøre, og man har fravalgt noget andet.

Nu har vi fået den fulde implementering, men hvilke konsekvenser har det haft økonomisk og i forhold til de relevante aktører?

**Kulturministeren (Jakob Engel-Schmidt):** Jeg er informeret om, at artikel 15 og 17 blev implementeret hurtigt, fordi de havde det største forandningspotentiale på dansk ret – en bedre beskyttelse af vores kunstnere og deres rettigheder. Dansk ophavsret og den danske aftalemodel er i forvejen stærk og én, man i resten af Europa har kigget misundeligt til igennem flere år. Selvfølgelig styrker direktivet kunstnernes rettigheder på en række områder, i takt med at teknologien har udviklet sig – og måske hurtigere end den danske aftalemodel – med forskellige licensaftaler osv. Det er ikke mit indtryk, at det har haft store, mærkbare økonomiske konsekvenser overhovedet. Jeg tror, det havde forholdt sig meget anderledes, hvis et EU-land uden den danske aftalemodel havde forsømt at implementere direktivet.

**Søren Søndergaard (EL):** Selvfølgelig er det uheldigt at få en bøde på 10 eller 20 mio. kr., eller hvad det nu bliver. Men det er også uheldigt at implementere en lovgivning på en måde, hvor man ikke ved, hvad konsekvenserne er, og som skaber en masse problemer. De ting bliver man jo desværre en gang imellem nødt til at opveje over for hinanden. Så i hvert fald for vores vedkommende er der ingen kritik – hverken af den nuværende minister, som har gennemført det, eller af de tidligere ministre – men bare en konstatering af, at det var sådan, det gik.

**Kulturministeren (Jakob Engel-Schmidt):** Tak for de ord. Selv er jeg noget forundret over Kommissionens meget aggressive fremfærd. Det vil jeg gerne dele med udvalget. Mit indtryk er, at der er en lang række medlemslande, der i højere grad forsømmer vigtig lovgivning, end vi gør i Danmark. Det var et kompliceret direktiv i en situation, hvor det meste af Europa var nedlukket, og hvor diverse landes regeringer havde travlt med at sikre befolkningens overlevelse og beskytte ældre mennesker og særlig sårbare personer. På det område synes jeg vi har en god sag. Jeg er ikke

jurist, så jeg vil meget nødig love, at det endelige udkomme bliver anderledes end den påstand, Europa-Kommissionen har nedlagt. Men jeg undres selv over, at der er behov for den aggressive fremfærd over for et land, der i 99 ud af 100 tilfælde opfylder krav, tidslinjer og deadlines til punkt og prikke.

**FO Punkt 5. Forslag til ændring af CO<sub>2</sub>-krav til nye lette køretøjer i 2025-2027**

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2025) 0136

KOM (2025) 0136 – Bilag 1 (samlenotat)

KOM (2025) 0136 – Bilag 2 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20241) – Bilag 392 (kommenteret dagsorden)

KOM (2025) 0136 – svar på spm. 1 om oversendelse af non-papers

**Klima-, energi- og forsyningsministeren (Lars Aagaard):** Kommissionen fremsatte sit forslag den 1. april 2025, og vi fik den danske version den 3. april.

Kommissionen presser på for en hurtig vedtagelse for at give bilproducenterne den nødvendige sikkerhed. Det polske formandskab har derfor valgt at køre en hurtig proces om sagen. De har annonceret, at de vil gå efter at få mandat i Rådet den 30. april 2025 til at starte forhandlingerne med Europa-Parlamentet. Processen i Parlamentet forventes også at gå hurtigt.

Vi har forsøgt at få det polske formandskab til at give os længere tid til at behandle sagen, så vi kan nå alle nationale processer rettidigt. Formandskabet har dog ikke efterkommet vores ønske. Vi har derfor på trods af påsken processet sagen så hurtigt som muligt. Notat til udvalget om forslaget blev oversendt onsdag den 16. april 2025.

Kommissionen foreslår en målrettet ændring af forordningen om CO<sub>2</sub>-krav til nye lette køretøjer. Med forslaget indføres en 3-årig målopfyldelsesperiode for kravene i 2025-2027. Det betyder, at bilproducenterne skal reducere de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner for nye lette køretøjer i EU over en 3-årig periode i stedet for hvert år. Det giver dem en øget fleksibilitet til at underopfylde CO<sub>2</sub>-kravet i dele af perioden, hvis de overopfylder i andre dele. Kommissionen har understreget, at fleksibiliteten skal ses som et engangstilfælde.

Samlet set rykker forslaget ikke på kravet om en 15-procentsreduktion i 2025. Målene i 2030 og 2035 fastholdes og berøres slet ikke. I 2035 er målet på 100 pct., hvilket betyder, at der ikke længere kan sælges nye benzin- og dieselmotorer i EU fra 2035.

**FO** Regeringen støtter fuldt ud den regulering, der er vedtaget på EU-niveau om CO<sub>2</sub>-krav til lette køretøjer. Regeringen finder som udgangspunkt ikke, at en lempelse af den europæiske klimaregulering er den rette vej frem til styrkelse af konkurrenceevnen.

Regeringen anerkender samtidig de udfordringer, som den europæiske bilindustri står i for øjeblikket. Regeringen har derfor forståelse for forslaget, der har til hensigt at understøtte den europæiske bilindustri på kort sigt.

Det er dog væsentligt for regeringen, at forslaget ikke ændrer på det overordnede ambitionsniveau for dekarbonisering i transportsektoren.

På den baggrund lægger regeringen

- stor vægt på, at de vedtagne CO<sub>2</sub>-krav til nye lette køretøjer i 2030 og 2035 fastholdes, da de udgør en hjørnesten i dekarboniseringen af EU's transportsektor.

- stor vægt på, at forslaget alene indfører fleksibilitet for de europæiske bilproducenter i perioden 2025-2027. Og at denne fleksibilitet ikke ændrer på det overordnede ambitionsniveau for dekarbonisering i EU's transportsektor.

**Theresa Scavenius (UFG):** Det er et af de forslag, der lempet vores klimalovgivning. Jeg synes, at det er ret voldsomt at se, hvordan den nye Kommission virkelig slækker og udvander alt det, der er blevet besluttet.

Der bliver sagt, det ikke nogen konsekvenser for vores overordnede målsætninger. Men hvordan ved man det? Der er ikke blevet lavet nogen konsekvensanalyse, og der bliver ikke lavet nogen evaluering af det, så vi kender jo ikke konsekvenserne. Hvordan kan man sige, at vi stadig væk kan opretholde vores målsætninger i 2030 og 2035?

Der står i forslaget, at det er motiveret af en intens dialog med bilbranchen, og at motivationen er at vi skal afhjælpe bilbranchens konkurrenceudfordring. Så må de jo få noget, der hjælper dem. Hvad er det, hvis det ikke er at slække på kravene også i 2030?

Kommissionen kan åbenbart ikke finde ud af, hvad konsekvenserne er, men andre forventer, at der kommer 880.000 færre elbiler i 2025-2027. Det er i hvert fald en konsekvensanalyse. Det vil sige, at vi får langt færre elbiler.

Jeg læste en anden artikel om de økonomiske konsekvenser, der siger, at bilindustriens aktier allerede er ved at stige. Det skal kombineres med todsatser på kinesiske elbiler, hvor salget ellers var steget kraftigt, fordi borgerne gerne vil have kinesiske elbiler.

Jeg synes, at det er ret underligt, at vi accepterer et forslag uden konsekvensberegninger, når andre aktører i vores samfund åbenbart godt kan finde ud af at lave både økonomiske og klimapolitiske beregninger. Det tegner et samlet billede af, at vi har tilgodeset bilindustrien, og de får det økonomisk bedre. Klimapolitisk bliver det en katastrofe. Hvordan kan vi acceptere det?

Der er tale om en forordning fra 2019, og nu siger man, at man ikke kan leve op til målene i 2025, og nu skal vi så kigge på 2030-målene. Hvilken troværdighed er der? Ministeren siger, at man kan underopfylde i de første 2 år, men så speeder man op i det 3. år. Men man har haft 6 år til at være i gang. Hvor troværdigt er det, at man om 2 år begynder at ændre noget? Jeg tror bare, at det er en måde at foregøgle os på, at der kommer til at ske noget om 2 år. Selvfølgelig har det konsekvenser for alle klimapolitiske målsætninger, og her vælger man igen igen at prioritere den tyske bilindustri. Så lad os være ærlige om det, men så synes jeg, vi skal skrive ud af forhandlingsoplægget, at vi kan opretholde de klimapolitiske målsætninger, for det er ikke praktisk muligt.

**Claus Jørgensen (SF):** Vi kommer ikke til at støtte forhandlingsoplægget, bl.a. fordi der ikke er nogen konsekvensanalyse af, hvad det f.eks. betyder for CO<sub>2</sub>-udledningen. Jeg har også kigget på andres analyser, og f.eks. har International Council on Clean Transportation (ICCT) regnet på det, og de forventer, at der kommer et ekstra CO<sub>2</sub>-udslip svarende til den årlige udledning fra Danmark eller Grækenland i f.eks. 2025-2026, fordi der bl.a. kommer omkring 10,8 mio. nye biler om året ud på det europæiske marked. Så kan det godt være, at udledningen bliver mindre i 2027, fordi de skal rette ind – medmindre vi lempet reglerne igen. Så noget tyder på, at det har en stor conse-

kvens, at vi udskyder. Også fordi de biler kommer til at være længere tid på markedet. Når du køber en bil i 2025, holder den måske i 10-15 år. Hvis det havde været en elbil, havde der ikke været noget udledning i de år. I stedet for kommer der en bil, der udleder CO<sub>2</sub>.

Er det berettiget, at vi tager hensyn til industrien? Elbilsalget eksploderer i øjeblikket. I Danmark går det rigtig godt, og i marts var 80 pct. af alle nye personbiler elbiler. For Folkevogns vedkommende – som nok er dem, man prøver at tage hensyn til her – var 59 pct. af deres salg i Europa elbiler, hybridbiler og pluginbiler. Så de er også godt på vej. Teslas aktier rasler ned, og deres bilsalg rasler ned, så der er lige pludselig et marked for den europæiske bilindustri. Hvad tænker ministeren, at konsekvensen af forslaget er i forhold til CO<sub>2</sub>-udledningerne? Er det så bydende nødvendigt, at vi gør noget for den europæiske bilindustri nu, hvor 2025 faktisk viser, at elbilsalget går rigtig godt, og det også går godt for bl.a. Folkevogn?

**Klima-, energi- og forsyningsministeren (Lars Aagaard):** Det er ikke blevet åbnet efter vores ønske. Det er rigtigt, som Theresa Scavenius siger, at der er tegn på, at meget af det, der er besluttet de seneste år, bliver udfordret. Vi må forudse, at det i kommende år kan være en kamp bare at fastholde det, der er besluttet. Og det er de faktiske forhold i jernindustrien, hvis jeg må sige det på den måde.

I opløbet var der også forsøg på at åbne 2030- og 2035-målsætningerne i forhold til køretøjerne. Det er ikke lykkedes, men jeg kan ikke foruddiskontere, hvad nogen kan finde på at gøre fremadrettet. De vedtagne CO<sub>2</sub>-krav i 2030 og 2035 fastholdes. Men når man regner det som gennemsnit over de 3 år i stedet for 15 pct. hvert år, vil der potentielt være en lille CO<sub>2</sub>-effekt.

Kommissionen har ikke lavet konsekvensberegninger, og det er jo generelt utilfredsstillende, at forslag presses igennem, før der er lavet konsekvensvurderinger. Som både Theresa Scavenius og Claus Jørgensen fremhæver, har andre lavet beregninger, og at der ikke er en konsekvensberegning fra Kommissionen, betyder jo ikke, at det er konsekvensløst. Der ligger bare ikke nogen officielle beregninger fra Kommissionen, som jeg kan formidle til udvalget.

I opløbet til det har det fra dansk side været meget vigtigt at være del af den gruppe lande, som forsøger at få taget hånd om det pres, der er på at svække klimareguleringen. Dette forslag er afgrænset til 3 år. Det giver bilproducenterne noget fleksibilitet, fordi de skal regne det over et gennemsnit over 3 år. Lidt afhængigt af hvordan deres salg ligger, kan de være henholdsvis foran eller bagud i forhold til kurven. Det har været det politiske kompromis.

**Alexander Ryle (LA):** Jeg synes, at forhandlingsoplægget har ramt en god balance. Det skinner rimelig tydeligt igennem, at det ikke er et dansk ønske at genåbne. Man lægger stor vægt på, at de vedtagne CO<sub>2</sub>-krav fastholdes, og at det alene indfører fleksibilitet. Jeg synes godt, at man kan læse, at det faktisk er rimelig kritisk, og jeg er enig i, at ændringsforslaget jo samtidig er en kærtkommen håndsrækning til de europæiske bilfabrikanter, som har det svært med deres konkurrenceevne. Det er også godt med fleksibilitet, så længe vi ikke slækker på vores ambitionsniveau for CO<sub>2</sub>-udledningerne. Derfor kommer vi til at støtte forhandlingsoplægget, for jeg synes heller ikke, at jeg kan læse noget om, at det skulle give store bureaukratiske omkostninger for virksomhederne, at de skal til at beregne et gennemsnit over 3 år i stedet for at se på udledningerne år for år.

Jeg hører, at der i Bruxelles er snak om at kigge mere i retning af at lave forbuddet teknologineutralt, så man vurderer hele livscyklussen, altså både produktion, drift og bortskaffelse, når man taler CO<sub>2</sub>-udledning. Det giver også mulighed for at bruge biobrændstoffer, syntetiske brændstoffer, vedvarende energi og metoder som carbon correction factor. Det har von der Leyen og især italienerne og tyskerne udtrykt støtte til. Vil regeringen være åben for det, eller står man meget fast på, at der skal være et forbud mod benzin- og dieslbiler i 2035, selv hvis det andet måske er grønne?

**Søren Søndergaard (EL):** Dette er en sag med megen mystik, for formelt set handler det kun om 2025-målet. Og der kan man argumentere på forskellige måder. Hvis man fastholder 2025-målet, vil man få nogle penge i kassen i form af bøder. Man vil formentlig ikke få ret meget CO<sub>2</sub>-reduktion, for det kan industrien ikke nå. Udvider man det fra 2025 til 2027, går man glip af bøderne, men får muligvis noget CO<sub>2</sub>-reduktion, for så kan de måske skynde sig at få det igennem i 2026 eller 2027. Og så er der argumenterne om, at der så bliver solgt nogle biler osv., som jeg også hører fra Claus Jørgensen og Theresa Scavenius. Det er jo en afvejning, og jeg tror lidt, at det er religion.

Men regeringen siger alligevel noget om 2030- og 2035-målene, selv om det overhovedet ikke er dem, der er til diskussion. Nu forstår vi så, at der i virkeligheden er nogle, der også vil åbne dem. Og ministeren siger meget ærligt, at han ikke kan garantere, at det ikke sker. Den danske holdning er, at vi skal lægge stor vægt på, at man ikke ændrer på 2030- og 2035-målene. Det vil sige, at alle jer, der stemmer for mandatet, stemmer for, at der kan ligge et resultat bagefter, der betyder, at man udvider 2025 til 2025-2027, og at 2030- og 2035-målet bliver ændret. Den eneste måde, I kan undgå det på, er ved at sige, at regeringen skal lægge afgørende vægt på, at man ikke ændrer på 2030- og 2035-målet.

Derfor har jeg skrevet et brev til ministeren forleden dag, hvor jeg opfordrede ministeren til at ændre den store vægt til en afgørende vægt. Det har ministeren ikke taget til sig, men det håber jeg at ministeren vil gøre i løbet af mødet, for ellers bliver vi nødt til at gå ud at sige, at regeringen aktivt arbejder på en måde, der betyder, at 2030- målene og 2035-målene er i fare. Hvis de andre lande ser, at ikke engang Danmark vil lægge nedlægge veto mod det, så kan vi være hundrede procent sikre på, at både 2030-målene og 2035-målene er i kæmpestor fare.

Derfor opfordrer jeg ministeren til at lægge afgørende vægt på, at 2030- og 2035-målene skal fastholdes. Så kan vi godt leve med, at man laver ændringen fra 2025 til 2027, og så kan vi forhåbentlig sende et signal til bl.a. den tyske bilindustri om, at det er nu, der skal laves forandringer.

**Lotte Rod (RV):** Jeg er også bekymret for, at regeringen er for slap på det her, og derfor er det afgørende for Radikale Venstre, om regeringen er villig til at rykke sig fra stor vægt til afgørende vægt. Og det er på alle delene – både på at man fastholder kravene i 2030 og 2035, så det alene gælder en fleksibilitet i 2025-2027, og at det ikke ændrer på det overordnede ambitionsniveau. Hvis regeringen ikke er villig til at ændre på det, er Radikale Venstres indstilling at være imod det.

**Klima-, energi- og forsyningsministeren (Lars Aagaard):** Til Alexander Ryle: Der kommer en revision af reguleringen i de kommende par år, og jeg kan ikke foruddiskontere, hvad den vil indeholde.

Hvad angår teknologineutralitet, havde en del af den tidligere regering i et land syd for os meget, meget sent i forløbet et meget stort ønske om at lave en model, som de kaldte teknologineutral. Den handlede bl.a. om, om man kunne forestille sig, at en forbrændingsmotor kunne køre på et brændsel, der havde en lige så gunstig CO<sub>2</sub>-profil som et elbaseret køretøj. Når det ønske rammer virkeligheden, er en af udfordringerne at kontrollere og håndhæve det. Derfor var man også, som jeg erindrer det, fra dansk side ret skeptisk over for at gå ned ad den vej. De brændsler, vi potentielt taler om, vil i hvert fald i flydende form ligne dem, der er der i forvejen, og det vil sige, at bilen også vil kunne køre på et fossilt brændsel. Hvordan kan man så på håndhævelsessiden sikre neutraliteten? Det er jo ikke så fedt med neutralitet på teknologisiden, hvis det åbner en kæmpe ladeport for potentiel omgåelse. Men det vil overraske mig, hvis dem med det synspunkt ikke også vil arbejde med, om man kan komme frem med nogle modeller, hvor nogle af de udfordringer kan håndteres. Det må vi så tage til den tid. For os er det afgørende, at de biler, der kommer, kører på brændsler, der ikke udleder CO<sub>2</sub>, og at det er troværdige systemer, der kan håndhæves. Det er også en del af det, der gør, at bilindustrien skal have klare signaler om, hvilke biler de skal udvikle.

Til Søren Søndergaard og Lotte Rod: Der er ikke tegn på, at spørgsmålet om 2030 og 2035 bliver åbnet, og hvis det skulle ske, er vores tilgang, at man bestemt skal arbejde for, at der ændres så lidt som overhovedet muligt. Vi er generelt varsomme med at tage af sted med mandater med afgørende vægt, for det vil omvendt gøre, at vi vil placere os uden for den kreds af lande, som er med til at definere, hvor landingsbanen kan være, hvis det imod forventning skulle blive åbnet.

Jeg tror egentlig ikke, at det er et spørgsmål om holdning. Det er mere et spørgsmål om strategivalg, for jeg tror, at det er ret vigtigt, at vi fra dansk side arbejder på at opbygge alliancer, så vi er med i den kreds af lande, der kan være med til at påvirke, hvor vildt det kan foregå. Man kan også tage det ideelle synspunkt, og så vil de andre lande have den oplevelse, at man er en irrelevant dialogpartner.

**Theresa Scavenius (UFG):** Det var ikke et klart svar på, om der kunne blive lagt afgørende vægt på 2030- og 2035-målene. Det er jo smukke ord, men i praksis kan det betyde ingenting, og derfor kan man nogle gange blive snydt af forhandlingsoplæggene, så man skal kigge efter i detaljen. Bli-ver der lagt afgørende vægt på 2030- og 2035-målene?

Ministeren er enig i, at der burde være konsekvensberegninger. Kunne vi ikke skrive det ind? Der står i andre forhandlingsoplæg, at man ikke går med til at vedtage forslaget, før der er lavet en konsekvensberegning. Jeg synes, at det er ret skræmmende, at der står tre linjer: Der er ikke behov for evaluering, der er ikke blevet lavet nogen konsekvensanalyse, vi har kun lavet en intern kontrol, og det er baseret på erfaringer, men vi har haft omfattende og intense drøftelser med fabrikanter og interessenter fra bilindustrien. Det er altså en useriøs måde at lave lovgivning på.

Problemet er også, at vi fra dansk side faktisk har svært ved at leve op til de mål. Klimarådet skrev i 2024, at Danmark ikke ser ud til at opfylde EU-forpligtigelserne, især inden for transport og landbrug og arealer, uden yderligere tiltag. Vores udfordring i Danmark er altså, at hvis vi bare har den nuværende politik, så er det faktisk bedst, hvis 2030- og 2035-målene udvandes. Derfor kan man igen blive lidt i tvivl om, hvad regeringens position i virkeligheden er. Vil ministeren ikke kommentere på den del også?

**Claus Jørgensen (SF):** Ministeren sagde, at bilbranchen har behov for klare signaler, og Alexander Ryle spurgte om andre brændstoffer osv. Jeg synes jo, at bilbranchen i 2019 fik klare signaler om, hvad vej det skulle gå. Det minder utrolig meget om fiskeriforhandlingerne, som kører lige i øjeblikket. Der har man også sat krav til fiskeriet om, at de skulle betale en CO<sub>2</sub>-afgift, hvis de ikke havde skruet ned for deres CO<sub>2</sub>-udslip osv. Den bliver så måske udskudt i nogle år. Her er der også en branche, som lige pludselig finder ud af, at de ikke kan leve op til kravene, og er nødt til at finde en løsning. Men hvad er så næste branche, der gerne vil have noget lempet? Hvad hvis kemikaliebranchen i Tyskland også siger, at de ikke kan leve op til det krav, der er – skal vi også til at lempe dem?

Bilbranchen har haft klare signaler. Der er gået 6 år, hvor man har kunnet justere. Der er desuden noget, der tyder på, at det går meget godt for salget af elbiler, så det kan være, at det slet ikke ser så slemt ud, som de troede i slutningen af 2024 og starten af 2025. Hvad betyder det, hvis vi lemper her? Så er der måske andre, der skal skrue op for deres CO<sub>2</sub>-ambitioner, for vi skal jo finde de CO<sub>2</sub>-besparelser et sted, medmindre vi gør det, som Søren Søndergaard også frygter; vi åbner op for at lempe kravene for 2030 og 2035.

Vil ministeren ikke give mig ret i, at bilbranchen har haft god tid til at omstille sig? 6 år er forholdsvis lang tid, og hvis vi skal nå målene i Parisaftalen, er der behov for, at de gør noget. Men vi kan ikke bakke op om forhandlingsoplægget, desværre, heller ikke selv om der bliver lagt afgørende vægt på det.

**Søren Søndergaard (EL):** Det er meget sjovt at høre forskellige ministres – og nogle gange de samme ministres – argumenter for, hvorfor man henholdsvis kan lægge afgørende vægt og ikke kan lægge afgørende vægt; nogle gange er det meget vigtigt at lægge afgørende vægt for at stå fast, og andre gange kan man ikke gøre det, for så melder man sig helt ud af forhandlingerne. Det hænger jo ikke sammen.

Efter hvilke regler bliver det vedtaget? Altså hvad er afstemningsproceduren, hvad er blokerende mindretal osv.? Det lyder på ministeren, som om der faktisk kun er et meget lille mindretal, der vil blokere for, at man udvander 2030- og 2035-målene.

**Klima-, energi- og forsyningsministeren (Lars Aagaard):** Til Theresa Scavenius: Jeg vil gerne love dig, at jeg i den tale, jeg skal holde dernede, nævner, at det er utilfredsstillende, at der ikke er konsekvensvurderinger. Jeg mener, at det generelt er et problem, så vi er enige.

Hvad angår Klimarådets vurdering, bliver de tal løbende opdateret. Klimarådet sagde bl.a. i deres seneste kommentering af klimafremskrivningen, at de havde en formodning om, at vi var lidt for konservative i vores vurdering af udviklingen i transportsektoren. Inden udgangen af april 2025 skal vi offentliggøre den næste klimafremskrivning, så der vil komme opdaterede tal inden for ganske kort tid. De tal vil være opdaterede på udviklingen i transportsektoren, og i non-ETS-forpligtigelsen (kvotehandelssystemet) indgår de ikkeenergirelaterede emissioner fra fødevarerhvervet og skovbrugssektoren, og de vil også blive opdateret. Det, du læste op, er fra før, vi indgik aftalen om grøn trepart, som vil have effekt på det, så der kommer opdaterede tal for det.

Jeg synes, at jeg svarede rimelig præcist på spørgsmålet om afgørende vægt. Det kan være, at jeg sagde det så venligt, men jeg tror, at de fleste andre godt hørte, hvad jeg sagde: Vi fastholder, at vi lægger stor vægt.

Til Claus Jørgensen: Jeg kan af gode grunde ikke svare på, hvad det næste er. Men jeg håber også, at I kan høre, at jeg langt hen ad vejen deler din bekymring, og der er ikke nogen af revisionerne eller angrebene på den vedtagne politik, som kommer fra Danmark. Hvad andre kan finde på at gøre, kan jeg ikke forhåndsdiskontere.

Men det hører med, at vi har mere end én type klimaregulering af transportsektoren i EU. Vi har kravene til de biler, der bringes på markedet. Det opfatter jeg som ekstremt vigtigt bl.a. for at give det investorsignal, som du snakker om, for alternativet var, at man alene havde den anden regulering, hvor de er en del af ETS-2 (kvotehandelssystem) fra 2027. Den samlede emission fra denne sektor får jo et loft fra 2027, og hvis der så er flere biler, som potentielt vil købe mere brændstof, så vil den kvotepris jo stige – sådan er markedsmekanismen. Den prispåvirkning vil påvirke alle dem, der vælger at køre i en fossil bil. Det kan relativt – som Søren Søndergaard også beskrev – have andre dynamiske effekter, i forhold til hvem der vil købe elbiler på det tidspunkt osv.

Jeg er glad for, at den åbning, der lægges op til her, alene vedrører de 3 år og en mulighed for at regne i gennemsnit og ikke er et bredere angreb på principperne i reguleringen, for den er med til at sende et meget stærkt signal til den europæiske bilindustri.

Til Søren Søndergaard: Det vedtages ved kvalificeret flertal. Det går i Coreper på onsdag. Ingen har p.t. gjort indsigelser imod det, så jeg kan ikke få øje på, at der kan være et blokerende mindretal, som det ser ud lige nu. Det kører i ambassadørkredsen, derefter på rådsmødet, og så skal det forhandles med Europa-Parlamentet bagefter. Det kører i hasteprocess.

**Alexander Ryle (LA):** Theresa Scavenius og ministeren er enige i, at der burde være en konsekvensvurdering, og ministeren har endda tænkt sig at nævne det i sin tale. Hvorfor vil man så ikke skrive det i forhandlingsoplægget? Det burde være relativt ligetil, og det bakker vi også op om. Så tænker jeg, at der er flere hernede på vores side af bordet, der bliver glade, uden at det er på bekostning af noget, ministeren selv tror på.

**Søren Søndergaard (EL):** På et tidspunkt, før det kommer i trilog med Europa-Parlamentet, skal det vedtages af Rådet. Og jeg forstår, at det sker med kvalificeret flertal. Så er det afgørende spørgsmål jo, om regeringen vil arbejde for, at der bliver et blokerende mindretal. Afgørende vægt betyder jo her, at man arbejder aktivt for et blokerende mindretal. Og hvis man har et blokerende mindretal, så bruger man det til at blokere for, at der sker en ændring af 2030- og 2035-målet. Man kan kun få afgørende vægt i absolut forstand, hvis det skal vedtages enstemmigt. Hvis det er rigtigt forstået ud fra gengivelsen, vil man så arbejde for, at der bliver et blokerende mindretal imod at ændre på 2030- og 2035-målet?

**Theresa Scavenius (UFG):** Jeg synes, at det er et rigtig godt spørgsmål, om vi enten kunne arbejde for, at hele forslaget falder, eller at den del i hvert fald kommer med. Jeg kan stadig ikke forstå, hvorfor vi ikke kan lægge afgørende vægt på det. I lang tid har EU været mest klimapolitisk progressiv – også mere end Danmark – men det kan godt være, at det skifter nu, og at vi på trods

af det ikke så gode niveau faktisk har en mere progressiv dansk regering i forhold til EU, som trækker helt i den forkerte retning. Så man kunne godt sige, at nu skal vi virkelig gå ind og spille med musklerne.

Hvorfor er det en hasteprocess? Der er igen et eller andet helt galt med EU-systemet, når vi begynder at gøre alt til hastelovgivning, som om bilindustrien dør i morgen, hvis det ikke sker. Det synes jeg ikke at vi skal acceptere. I det hele taget skal vi huske på dieselgate og alle de skandaler, der har været i forhold til den måde, den tyske bilindustri har arbejdet på politisk både i Tyskland og i EU. Vi bliver nødt til at være ret politisk opmærksomme på de magtkampe og netop se det som en del af den overordnede udvandringsplan, hvor det hele nu smuldrer. Nu er det de første 2 år, og så om 2 år finder vi ud af, at de alligevel ikke kan, og så kan vi sidde her og vedtage udvandringsaftaletekster, hvilket jeg synes at vi fra dansk side skulle sige fra over for.

**Klima-, energi- og forsyningsministeren (Lars Aagaard):** Til Theresa Scavenius: Kommissionen har valgt, at det er en hasteprocess, og vi har forsøgt at argumentere for, at vi skulle have bedre tid til at behandle det. Det er ikke blevet imødekommet. Så det er vilkårene.

Til Alexander Ryle: Jeg erindrer ikke, at vi plejer at skrive det ind i forhandlingsoplægget, men jeg vil sikre mig, at det bliver sagt på ambassadørmødet på onsdag. Jeg ved ikke, om der er noget formelt i at skrive det ind i forhandlingsoplægget, men jeg tænker, at det er tilstrækkeligt, at vi har kigget hinanden i øjnene på, at det gør vi. Det er i øvrigt et generelt budskab fra Danmark i mange sager, at det er træls, at der ikke er ordentlige konsekvensvurderinger bag forslagene fra Kommissionen. Nogle gange kan det være velbegrundet, andre gange mindre velbegrundet.

Søren Søndergaard: Intentionerne bag det, du ønsker, kan vi sagtens arbejde efter ved at lægge stor vægt på det. Ifald det bliver bragt op, vil vi argumentere imod, at man skal åbne 2030 og 2035. Lige nu er der ikke nogen tegn på, at der er nogen, der vil gøre det, for der var ikke nogen indsigelser imod forslaget, da det var til forbehandling. Det giver os bare en lillebitte smule fleksibilitet, ifald det, der ikke er forventningen, kommer til at ske.

**Formanden (Brigitte Klitskov Jerkel):** Der er ikke noget formelt imod at skrive det ind i forhandlingsoplægget. Men det er selvfølgelig op til ministeren og regeringen.

**Klima-, energi- og forsyningsministeren (Lars Aagaard):** Jeg så, at Alexander Ryle nikkede, da jeg gav udtryk for, at jeg vil sikre, at det bliver nævnt, så jeg tænker, at det er tilstrækkeligt. Er det andet ikke bare bureaukrati?

**Søren Søndergaard (EL):** Jeg forstår det på den måde, at ministeren ikke vil lægge afgørende vægt på det og dermed ikke vil garantere, at Danmark gør alt for at arbejde for et blokerende mindretal. Derfor kan vi ikke støtte forhandlingsoplægget.

**Klima-, energi- og forsyningsministeren (Lars Aagaard):** Det kan vi sagtens arbejde efter, og det vil vi gøre, også uden at vi har et mandat med en afgørende vægt, fordi det giver os en mulighed for at have bare lidt fleksibilitet, ifald det, som ingen forventer, kommer til at ske.

**Lotte Rod (RV):** Bare lige for at have respekt omkring de mandater, vi giver her, betyder det selvfølgelig noget, om regeringen vil skrive afgørende vægt eller stor vægt. Derfor bliver jeg nødt til at fastholde, at regeringen skal skrive afgørende vægt. Ellers er vi imod forhandlingsoplægget.

**Theresa Scavenius (UFG):** Jeg er også imod det, på grund af at der ikke står afgørende vægt.

**Formanden (Brigitte Klitskov Jerkel):** Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Danmarksdemokraterne, SF, Enhedslisten, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Theresa Scavenius (UFG) har ytret sig imod det.

*Mødet sluttede kl. 9.56.*