



FOLKETINGET

Europaudvalget

Referat af 36. europaudvalgsmøde

Dato: fredag den 28. maj 2021

Tidspunkt: kl. 11.00

Sted: vær. 2-133

Til stede: Eva Kjer Hansen (V), formand, Henrik Møller (S), næstformand. Ida Auken (S), Jens Joel (S), Jens Rohde (KD), Rasmus Nordqvist (SF), Søren Søndergaard (EL), Kim Valentin (V), Christoffer Aagaard Møller (V), Alex Ahrendtsen (DF), Katarina Ammitzbøll (KF) og Peter Seier Christensen (NB).

Desuden deltog: Transportminister Benny Engelbrecht, klima-, energi- og forsyningsminister Dan Jørgensen og statsminister Mette Frederiksen.

Henrik Møller fungerende som formand under hele mødet.

Punkt 1. Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – transportdelen) den 3. juni 2021

EUU alm. del (20201) – Bilag 560 (kommenteret dagsorden)

Transportministeren: Jeg vil i dag gennemgå i alt seks sager, som er på dagsordenen til rådsmødet for transport den 3. juni 2021. Alle sagerne forelægger jeg til orientering.

Jeg vil indlede med at forelægge tre sager, som alle er på dagsordenen til generel indstilling. Det drejer sig om:

- Single European Sky II Plus-pakken
- Udlejningsdirektivet
- Direktivet om anerkendelse af erhvervs kvalifikationer for sejlads på indre vandveje

Sidstnævnte forelægger jeg på vegne af erhvervsministeren, som i øjeblikket er i isolation efter at være vendt tilbage fra et andet rådsmøde i Bruxelles i går.

Herefter vil jeg forelægge tre ikke-lovgivningssager, som er på dagsordenen til enten vedtagelse eller drøftelse. Disse handler om:

- Rådskonklusioner om fremme af jernbanetransport i fremtidens bæredygtige og smarte mobilitet
- Rådskonklusioner om Kommissionens Strategi for bæredygtig og smart mobilitet

- Udveksling af synspunkter om vejen frem for Kommissionens Strategi for bæredygtig og smart mobilitet

Når jeg har forelagt dagsordenen for udvalget, vil jeg under *Siden sidst* give en kort tidlig orientering af et kommende grønt forslag på luftfartsområdet; det såkaldte RefuelEU Aviation.

1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES) (omarbejdning) (SES II+ forslaget)

– *Generel indstilling*

KOM (2013) 0410

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 3 (samlenotat side 2)

EUU alm. del (20131) – Bilag 188 (udvalgsmødereferat side 338 FO,

forhandlingsoplæg vedr. det oprindelige forslag forelagt 29/11-13)

Transportministeren: Jeg forelagde sagen i sidste uge som forhandlingsoplæg forud for forberedelsen af den generelle indstilling i Coreper. I dag vil jeg derfor gøre det helt kort.

Formål

Formålet er at tilvejebringe et sikkert og fleksibelt europæisk lufttrafikstyringssystem. Et system, som skal kunne håndtere de kapacitetsproblemer, vi oplevede før covid-19. Systemet skal også sikre mere direkte flyruter og dermed nedbringe udledningen af CO₂.

Selv om formålet med forslaget ikke kan anfægtes, var jeg forbeholden over for Kommissionens forslag. Det skyldes ikke mindst, at Kommissionen ikke har udarbejdet en ny konsekvensanalyse, og at regeringen finder flere af elementerne i forslaget for vidtgående i forhold til den danske selvbestemmelse over vores luftrum.

Kompromisforslaget til den generelle indstilling imødekommer imidlertid de danske bekymringer.

Regeringens holdning

Derfor støtter vi fra regeringens side kompromisforslaget, som det foreligger nu. Regeringen støtter overordnet forslagets målsætning, herunder at fastholde og øge ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

I forhandlingerne vil regeringen være særlig opmærksom på opretholdelsen af dansk kontrol over dansk luftrum. Samtidigt vil det også være særligt vigtigt for regeringen, at hverken Kommissionen eller et såkaldt Performance Review Body tildeles beføjelser til at sanktionere lufttrafiktjenesteudbydere for manglende overholdelse af præstationsplaner, da regeringen mener, at dette er en national kompetence.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

2. Kommissionens ændringsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139, hvad angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget)

– *Generel indstilling*

KOM (2020) 0577

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 3 (sammenotat side 21)

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

3. 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)

– *Generel indstilling*

KOM (2017) 0282

KOM (2017) 0282 – KOM (2017) 0282 - svar på spm. 1 om, hvilken rabatordning der eksisterer for udlændinge, der ønsker at leje personbil i Danmark, fra skatteministeren

EU-note (20161) – E 36 (EU-note af 25/8-17 om vejpakken)

KOM (2017) 0282 – Bilag 2 (faktaark af 28/8-17 om EU's vejpakke)

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

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 3 (samlenotat side 30)

Rådsmøde 3696 – transport, tele og energi – Bilag 4 (skriftlig forelæggelse af 28/5-19)

EUU alm. del (20171) - Bilag 725 (udvalgsmødereferat side 873 FO, forhandlingsoplæg forelagt 9/5-18)

Transportministeren: Forslaget blev fremsat i maj 2017 som en del af første del af Vejpakken og blev oprindeligt forhandlet parallelt med de øvrige Vejpakke-forslag om køre- og hviletid, udstationering og cabotage. De andre dele af vejpakken er som bekendt vedtaget. Det var bl.a. et ønske fra Vejtransportalliancen, som Danmark er en del af, at man først fik afsluttet de andre lovforslag. Forslaget blev forelagt for udvalget som forhandlingsoplæg den 9. maj 2018.

Formål

Forslagets formål er skabe et mere ensartet og klart regelsæt for adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Det centrale i forslaget er, at transportvirksomheder får øget fleksibilitet til at anvende udlejningskøretøjer fra andre EU-lande, og at medlemslandene gensidigt anerkender dette på deres territorium. Hensigten er, at virksomheder bliver bedre i stand til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer.

For at undgå udflagning af køretøjer til andre EU-lande på grund af de indbyrdes forskelle i beskatning af motorkøretøjer, får medlemsstaterne mulighed for at fastsætte begrænsninger over for egne transportvirksomheder, der lejer i et andet EU-land. Det bliver f.eks. muligt sætte en grænse på maksimalt 30 dages leje på ét år og maksimalt 25 pct. af virksomhedens køretøjsflåde. Det er noget, som Danmark og flere andre lande har lagt meget vægt på for at modgå negative statsfinansielle konsekvenser ved forslaget. Regeringen er derfor positiv over for det seneste kompromisforslag.

Forslaget har en forbindelse til en af de øvrige dele af Vejpakken – nemlig forordningen om adgang til erhvervet, hvor der som noget nyt er indført et krav om, at nummerpladerne på transportvirksomhedernes køretøjer skal fremgå i det nationale elektroniske register over transportvirksomheder. Dette vil gøre det nemmere for myndighederne at føre kontrol med, om cabotagereglerne overholdes. Det har derfor været en prioritet for Danmark og Vejtransportalliancen, at det krav blev indført, og jeg er tilfreds med, at det indgår.

Regeringens holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget intention om at skabe et ensartet og klart regelsæt i EU, men har været skeptiske over for forslaget indhold grundet muligt tab af provenu og en potentielt vanskeligere håndhævelse. Regeringen har derfor i forhandlingerne arbejdet for, at Kommissionens initiativer udmøntes i enkle og klare regler, som er muligt at håndhæve i medlemsstaterne, samt at sikre statens provenu fra bilafgifter. Regeringen mener, at der nu er taget hånd om de danske bekymringer i kompromisforslaget til den generelle indstilling, hvorfor man fra dansk side kan støtte den generelle indstilling.

Kim Valentin: Der står, at man forventer et årligt provenutab på 50 mio. fra registreringsafgiften. Hvor stor en provenustigning forventer ministeren, at en øget udlejningsaktivitet vil medføre? Der må jo ryge nogle penge i kassen fra bl.a. de forskellige typer afgifter og moms samt person- og selskabsskatter.

Det fremgår desuden, at Dansk Erhverv er skeptisk over for, at der kan spekuleres i leje af lastbiler. Jeg går ud fra, at ministeren i en eller anden udstrækning deler den bekymring. Hvordan vil ministeren håndtere den problemstilling, hvis den skulle opstå?

Transportministeren: For en god ordens skyld vil jeg nævne, at det, der ligger til grund, er det mandat, der blev givet i 2018 under den tidligere regering. Vi ikke følt noget behov for at få ændret det mandat. Provenuberegninger bliver foretaget i Skatteministeriet, og det er ikke mit indtryk, at forholdene har ændret sig væsentligt siden 2018. Det er jo et spørgsmål om at undgå et stort provenutab, men mit indtryk er ikke, at man vurderer det til at blive så voldsomt, at vi ikke kan leve med det. Det holder sig altså inden for rammerne af mandatet fra 2018.

4. Rådskonklusioner om at sætte jernbanen forrest i smart og bæredygtig mobilitet

– Vedtagelse

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 3 (samlenotat side 45)

Transportministeren: Det portugisiske formandskab fremsatte forslaget til rådskonklusioner den 19. april med henblik på at sætte fokus på de økonomiske og operationelle fordele ved at harmonisere standarder inden for jernbanesektoren. Det er forventningen, at rådskonklusionerne vil blive vedtaget ved rådsmødet den 3. juni.

Rådskonklusionerne er delt op i fem overordnede emner:

1. modalskift
2. modstandsdygtighed og konnektivitet
3. europæisk jernbanepassagertransport
4. europæisk jernbanegodstransport
5. jernbanenet og investeringer

Der argumenteres bl.a. for, at modalskift til jernbane er den mest effektive måde at dekarbonisere transportsektoren.

Regeringens holdning

Regeringen støtter rådskonklusionerne, som de foreligger. Regeringen er enig i, at jernbanen spiller en afgørende rolle i transportsektoren og den grønne omstilling. Dog mener regeringen ikke, at transportsektorens udledninger kan reduceres alene gennem et modalskift fra vej til jernbane. Regeringen mener, at elektrificering af vejtransporten er afgørende i håndteringen af transportsektorens CO₂-udledninger. Hertil mener regeringen, at en forsimpning af den omfattende regulering af jernbanesektoren kan forbedre sektorens konkurrenceevne.

Kim Valentin: Er der en forventning til, at Kommissionen fremlægger en plan for udfasning af benzin og dieslbiler? Kan jeg få bekræftet det, eller kan ministeren komme til nærmere ind på den del?

Rasmus Nordqvist: Man bør altid passe på ikke at gøre konklusioner alt for overordnede, bare for at alle skal kunne se sig i dem, da det kan ende med, at de bliver udvandet. Ministeren er inde på reguleringen af jernbanen og siger, at man skal passe på ikke at regulere for meget, da man kan ende i en uheldig konkurrencemæssig position. Handler det egentlig ikke om en større integration af regulering og systemer på den europæiske jernbane? Altså for at kunne konkurrere bedre med andre transportformer? Lige nu lyder det, som om at man helst ikke vil pille for meget ved det, men måske skal der netop gøres noget i fællesskab, for at man kan blive rigtig konkurrencedygtig?

Transportministeren: Det er ganske rigtigt en dansk prioritering at sikre udfasning af diesel- og benzinbiler. Det er noget, som vi er indgået i en tæt alliance med en række andre europæiske medlemslande om. Det er endnu ikke en alliance, der udgør et flertal, men det er en meget markant indsats, vi yder på tværs af EU om dette spørgsmål. Det er desuden mit indtryk, at det synspunkt, at Danmark skal arbejde for en slutdato for konventionelle biler, nyder bred anerkendelse i

Folketinget. Det optimale vil alt andet lige være, at bilproducenterne fokuserer deres udviklingsindsats for CO₂-neutrale alternativer til forbrændingsmotoren. Primært elbiler, men det kunne også være brint eller andre for CO₂-neutrale drivmidler. Imidlertid nyder synspunktet endnu ikke helt så bred anerkendelse blandt medlemslandene. Vi arbejder dog kontinuerligt for, at det bliver tilfældet, og jeg forventer at bruge en del af min tid i Luxembourg på i mere uformelt regi at drøfte med mine kolleger, hvordan de ser dette udvikle sig. Det er ikke sikkert, at de lande, der har en automobilproduktion, er så relevante at få i tale lige i denne omgang.

Til Rasmus Nordqvist: Ja, jernbanen jo har nogle udfordringer, især på grund af de tekniske forskelle landene imellem. Det er ikke, fordi der er forskel på sporbredden i Europa, men der er faktisk forskel på andre dele. Det gælder bl.a. strømsystemer: Danmark og Tyskland bruger f.eks. hver sit strømsystem. Hvis et tog skal kunne køre gennem begge lande, kræver det således et lokomotiv, der kan kobles på begge strømsystemer, og et sådant er dyrere end et, der kun kan køre på det ene strømsystem. Det handler altså ikke så meget om markedet, men mere om, at der er en teknisk mangel, hvilket skaber flere omkostninger. På den anden side ville det være enormt omkostningsfuldt for et land at skulle omstille sit strømsystem. Der er nogle indbyggede dilemmaer i denne sag, som gør det vanskeligt, herunder især signalsystemer. Det er selvfølgelig noget af det, som kan skubbe tingene i den rigtige retning. Danmark er i gang med at udrulle et digitalt signalsystem. På det punkt er vi meget langt fremme i forhold til andre medlemslande, så det kan muligvis fjerne barrierer fremover.

I det tætte samarbejde mellem Sverige, Danmark og Tyskland om at etablere nattogsruter fra august 2022 fremgår det tydeligt, at man har nogle helt andre måder at gøre tingene på i Tyskland, end man har i Danmark og Sverige. De to nordiske lande kan let lave en public service-kontrakt, men det kan man ikke på samme måde gøre med Tyskland. Så der er altså også noget juridisk, som man bør kigge på.

Vi arbejder på at afdække de forskellige barrierer, og jeg ved, at nogle af de øvrige medlemslande også har meget fokus på det. 2021 er jo udråbt som "The European Year of Rail". Jeg håber selvfølgelig, at nogle af de barrierer kan udjævnes, så det bliver endnu lettere at etablere grænseoverskridende togforbindelser. Tyskerne har en meget ambitiøs målsætning om at etablere eller genetablere nogle af de europæiske rutenetværk på tværs af grænser. Det synes vi er rigtig spændende. Jeg håber selvfølgelig også, at dette kan være med til at revitalisere jernbanen i Europa, eller som jeg sagde på en fælleskonference for nylig: "Let's make European rail cool again". Det var i hvert fald et synspunkt, som vandt gehør hos nogle af de europæiske lande.

Jens Rohde: Jeg kunne godt tænke mig at høre, hvordan det går med udrulningen af passagerrettighederne i Europa. For et par år siden fik vi jo vedtaget en ret ambitiøs plan for passagerrettigheder. Det må ministeren gerne sætte nogle ord på.

I øvrigt vil jeg også bare opfordre til, at Danmark sørger for at komme med helt frem i bussen, når det handler om jernbaner. Det er jo os, der har lavet vores egne mærkelige systemer. Jeg vil lige gøre opmærksom på, at de tyske tog fint kan køre på det danske system, fordi de er udstyret med den dobbelte strømegenskab, som ministeren nævner.

Jeg er ikke helt enig med ministeren, når han siger, at vi er meget langt foran andre lande med hensyn til udrulning af det digitale signalsystem. Fordi det er vi ikke; de er jo i udbud. De er lavet til, at der ikke er blandingstransport på tracéerne; altså hvor man i Tyskland har hurtige og langsomme tog adskilt, kører alle vores stort set på de samme, og det er jo det, der er vores udfordring. Vi har ladet jernbanen stå stille, og vi har udsultet den i alt for mange år her i Danmark. Det er derfor, vi har problemer med at lave harmonisering i forhold til resten af Europa og få gjort jernbanen "cool" igen. Men det er en anden diskussion. Det var egentlig passagerrettighederne, som jeg gerne ville høre lidt om, for det er også en del af det at få gjort "rail cool again".

Rasmus Nordqvist: Når ministeren nævner udfordringer med jernbanen, taler det jo for en bedre regulering, og når jeg læser regeringens holdning til de to forslag, hvor der står noget om jernbanetransport, fremstår det, som om reguleringen står i vejen for udviklingen. Men hvis vi i højere grad skal tænke på tværs af landene, må vi tværtimod sørge for en mere ensartet regulering. Det er, som om holdningen er skrevet med automatpilot: "Hvis vi skal forbedre konkurrenceevnen, skal der være mindre regulering". Det er i hvert fald sådan, jeg læser regeringens holdning. Men efter min mening taler alle de udfordringer, som ministeren helt rigtig peger på, jo netop *for* regulering.

NOT Transportministeren: Det går fremad med passagerrettighederne, men det er selvfølgelig vanskeligt, når man skal have alle medlemslandene med. Vi oversender gerne en skriftlig orientering om det. Jeg forstår godt, at man interesserer sig for det.

Skuer man tilbage i tiden, har der været adskillige muligheder for at tage kvantespring fremad på jernbanen. Første gang var i 1950'erne, hvor Traktionsudvalget foretog en vurdering af, hvilken form for drivkraft man skulle anvende fremover. Udvalget foreslog dengang, at man skulle elektrificere det danske jernbanenet. Det valgte politikerne dog ikke at gøre; i stedet indkøbte man dieseltog, og – hvor absurd det end kan lyde – damplokomotiver. I 70'erne og 80'erne havde man så endnu en chance for at omstille til elektricitet, da vurderingen igen lød, at det kunne være fornuftigt. En af mine forgængere i embedet, J.K. Hansen, som var minister for offentlige arbejder, har for nylig fortalt mig om – han er over 90 nu – hvordan han gik varmt ind for en elektrificering, men heller ikke dengang lykkedes det. Man valgte jo at fortsætte med diesel, hvilket bl.a. førte til IC4-skandale. Nu er vi der så faktisk igen. Det er lige nøjagtig i denne tid, at vi forhandler infrastruktur på tværs af partierne. Så vi må se, om det kan lade sig gøre at træffe de rette og kloge valg denne gang. Det må vi vende tilbage til.

Til Rasmus Nordqvist: Jernbanen er notorisk kendt for at være markant dyrere at anlægge og vedligeholde, end eksempelvis veje er. Derfor mener regeringen også, at Kommissionen bør undersøge muligheden for at forsimple lovgivningen der, hvor det er muligt. Det vil sige, at det ikke handler om *mindre* regulering, men en simplere og mere ensartet regulering. Det er det, der er det afgørende her. På det punkt tror jeg sådan set, at vi er enige.

5. Rådskonklusioner om Kommissionens Strategi for Smart og Bæredygtig Mobilitet

– Vedtagelse

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 3 (samlenotat side 82)

Transportministeren: Rådskonklusionerne blev fremsat af det portugisiske formandskab den 19. april 2021, og det er forventningen, at de også vil blive vedtaget på rådsmødet den 3. juni 2021.

Formandskabet har valgt at holde rådskonklusionerne meget overordnede. Det skyldes, at der er i Rådet er en klar opdeling mellem klimaambitiøse lande og de knap så ambitiøse lande. For at alle lande kunne acceptere rådskonklusionerne, har der været behov for at finde en balance, hvor konklusionerne ikke nævner for mange detaljer.

Rådskonklusionerne dækker bredt og lægger bl.a. op til, at alle transportformer skal bidrage til en reduktion af emissioner, for at det skal være muligt at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Herudover skal transporten gøres mere intelligent, hvilket også skal sikre en mere bæredygtig transportsektor og bedre trafiksikkerhed. Rådskonklusionerne fokuserer desuden på, at det samtidig er vigtigt, at tilliden til transportsektoren genoprettes i kølvandet på covid-19, og at transportsektoren generelt gøres mere robust for at håndtere fremtidige kriser.

Regeringens holdning

Fra dansk side støtter vi rådskonklusionerne, selv om vi gerne havde set en mere ambitiøs tilgang til f.eks. udfasning af benzin- og dieselmotorer samt udrulning af infrastruktur til alternative brændstoffer.

Vi har dog forståelse for formandskabets ønske om at holde rådskonklusionerne overordnede for at få alle medlemslande med.

Kim Valentin: Jeg forstår simpelthen ikke, hvad regeringen mener her. Jeg læser det lige op: "Regeringen vil lægge op til, at rådskonklusionerne ud over at have fokus på klimamål og problemstillinger om lige adgang til højeffektivitet på tværs af køn og social baggrund ligeledes sætter fokus på de positive afledte effekter på miljø, herunder særligt luftforurening og støj." Kan ministeren give et eksempel på en ulige adgang til mobilitet baseret på køn samt et eksempel baseret på social baggrund?

Transportministeren: Hvis man kigger på uens adgang til transport baseret på indkomst, er der i hvert fald dele af mobiliteten, som man kan have vanskeligt ved at få adgang til. Vi skal sikre, at der er mulighed for, at de, som f.eks. ikke har adgang til at køre bil, i stedet har adgang til kollektiv transport inden for en økonomisk overskuelig ramme. Hvad angår et godt eksempel på køn, må jeg nok blive spørgeren svar skyldig. Jeg skal ikke udelukke, at det i nogle medlemslande kan være en større udfordring end i Danmark. Jeg kender i hvert fald ikke umiddelbart til nogen eksempler på, at det skulle udgøre en udfordring herhjemme.

Rasmus Nordqvist: Regeringens position på det med adgang til højeffektiv mobilitet, herunder på tværs af køn, er udmærket. Det handler f.eks. også om tryk at kunne tage et tog om aftenen. Man ser jo desværre kønsbaseret vold rigtig mange steder; det foregår ikke kun langt væk fra os. Hvordan vi gør mobiliteten sikker og tryk at benytte. Så det er godt, at der er nogle i ministeriet, som har været opmærksomme på det, da de formulerede regeringens holdning.

Transportministeren: Det var et godt eksempel. Jeg kunne ikke komme i tanker om et, men det er naturligvis rigtigt, at kønsbaseret vold eller for den sags skyld vold mod minoriteter er en væsentlig problematik i denne forbindelse. Derfor fylder spørgsmålet om ikke mindst tryghed i den kollektive transport også meget, herunder i en dansk sammenhæng, bl.a. i de aktuelle infrastrukturforhandlinger.

Se også debatten under punkt 4.

6. Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet

– *Udveksling af synspunkter*

KOM (2020) 0789

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 3 (samlenotat side 104)

Transportministeren: Kommissionen fremsatte sin strategi tilbage i december 2020. Strategien består af handlingsplaner og milepæle, som skal angive retningen for Kommissionens arbejde med at gøre transportsektoren mere klimavenlig, digital og robust i de kommende år.

Strategien skal bl.a. sikre, at vi kommer i mål med Kommissionens målsætning fra den europæiske grønne pagt om en reduktion af transportsektorens emissioner på 90 pct. inden 2050. Kommissionen oplister 82 retsakter, som den vil fremsætte i løbet af de næste tre år for at nå målene.

Jeg forventer, at vi på rådsmødet skal have en drøftelse af, hvordan vi bedst tilrettelægger det kommende arbejde. Jeg vil i den forbindelse særligt have fokus på omstilling af vejtransporten til nulemissionskøretøjer. Der er her både behov for en klar plan for udfasning af benzin- og dieselmotorer og for fokus på udrulning af ladestander og tankstationer til alternative brændstoffer.

Det er også vigtigt at se på, hvordan vi kan omstille den tunge vejtransport, da den står for en betydelig del af transportsektorens udledninger. Her kan en af løsningerne være modalskifte til jernbane og søfart, men det bør ikke være det eneste, vi ser på. Der er også behov for yderligere forskning og teknologiudvikling, så den drivkraft, vi kender fra elbiler i dag, kan skaleres til at kunne drive tunge køretøjer.

En anden løsning kunne være at inddrage vejtransport i ETS-direktivet om EU's emissionskvotehandelssystem. Det er også relevant med en revision af ETS-direktivet med hensyn til luftfart og søfart.

Herudover vil jeg have særlig fokus på udvikling af alternative brændstoffer til luftfarten og søfarten.

Regeringens holdning

Regeringen støtter generelt Kommissionens strategi og ser mange positive elementer i den. Regeringen ser frem til at arbejde med de konkrete initiativer, som Kommissionen vil fremsætte i de kommende år.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

7. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2017/2397 for så vidt angår overgangsforanstaltninger for anerkendelse af tredjelandscertifikater

– *Generel indstilling*

KOM (2021) 0071

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 2 (sammenotat)

Transportministeren: Den sidste af de lovgivningsmæssige sager på dagsordenen er Kommissionens forslag til direktiv om ændring af direktivet om anerkendelse af erhvervs kvalifikationer for sejlads på indre vandveje, som jeg forelægger på vegne af erhvervsministeren.

Formål

Kommissionen har foreslået at ændre overgangsbestemmelserne om anerkendelse af kvalifikationer for sejlads på indre vandveje til at omfatte certifikater, søfartsbøger og logbøger, som er udstedt af tredjelande.

Danmark har valgt ikke at implementere indre vandvejsregler, da disse først og fremmest sigter på de store floder i Europa og ikke på fjorde, som vi har i Danmark. Den tiltænkte ændring af direktivet vil dermed ikke have konsekvenser i Danmark.

Det seneste kompromisforslag fra det portugisiske formandskab understreger eksplicit, at undtagelsesmuligheder for gennemførelsen af direktivet fortsat er gældende. Det betyder, at medlemslande som Danmark, hvor der ikke er indre vandveje, fortsat ikke har pligt til at gennemføre direktivet.

Regeringen agter at tilslutte sig det foreliggende kompromisforslag.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

8. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

9. Siden sidst

a) Orientering om RefuelEU Aviation

Transportministeren: Det er vores forventning, at Kommissionen den 14. juli 2021 vil præsentere et forslag, der skal understøtte udbud og efterspørgsel på bæredygtigt flybrændstof i EU. Forslaget kaldes RefuelEU Aviation og forventes at blive præsenteret som en del af Kommissionens Klar til 55-pakke.

Vi kender endnu ikke det fulde indhold af forslaget, men har dog fået enkelte indikationer. Vi forventer, at forslaget vil indeholde et forslag om et europæisk krav om iblanding af bæredygtigt flybrændstof, som forventeligt vil være på 2 pct. i 2025. Kravet vil stige hvert 5. år frem til 2050, hvorefter der kræves 63 pct. iblanding. Vi forventer hertil, at forslaget vil indeholde et underkrav om syntetiske brændstoffer, hvorved der stilles krav om, at en delmængde af iblandingen er eksempelvis Power-to-X-brændstoffer. Vi forventer desuden, at iblandingskravet vil blive pålagt europæiske lufthavne, således at den bæredygtige flybrændstof blandes i lufthavnenes tankanlæg. Samtidig vil der tilsyneladende være en forpligtelse for flyselskaber til at tanke en væsentlig del af deres årlige brændstofforbrug i en EU-lufthavn, så vi undgår karbonlækage ved tankning i tredjelande.

Vi kender som nævnt ikke det fulde indhold af forslaget, og regeringen har derfor heller ikke taget stilling til det. Forslaget forventes som nævnt præsenteret den 14. juli 2021, og jeg vil naturligvis forelægge forslaget for udvalget, når den tid kommer.

Rasmus Nordqvist: Det er rigtig spændende, at der kommer noget på dette område, men jeg tror også, at vi er mange, der sidder og tænker: Er det bare dét? Et 2-procents iblandingskrav i 2025, hvorefter man bevæger sig langsomt fremad, og at de store ændringer i realiteten sker mest til sidst? Har regeringen gjort noget for at prøve at skubbe på, så ambitionerne i Kommissionens forslag bliver højere? Og har regeringen forsøgt at skubbe på for, at der kommer de rigtige redskaber til, at vi for det første får lavet en omstilling af luftfarten til andre drivmidler hurtigt og ikke kun med 63 pct. i 2050, og at vi for det andet får flyttet – apropos de andre sager – dele af transporten fra en meget klimabelastende luftfart til eksempelvis jernbanen?

Transportministeren: Vi må se, hvad forslaget helt konkret bringer. Man kan ikke være i tvivl om, at vi i Danmark gerne ser, at det bliver ambitiøst, men lad os diskutere det nærmere, når det kommer. Det er et emne, vi alle sammen går meget op i, ikke mindst fordi det giver en rigtig god mulighed for at kunne fremme produktion og anvendelse af Power-to-X-strøm til noget i dansk sammenhæng uden at opnå karbonlækage. Det ville være rigtig godt.

Rasmus Nordqvist: Bare en lille opfordring: I stedet for at sidde og vente på, hvad Kommissionen kommer med, er det jo altid godt at tage fat i Kommissionen, inden de kommer med noget og fortælle dem, hvordan man gerne vil have det. På den måde er man med til at påvirke forslag, allerede inden de kommer, i stedet for at komme på bagkant. Det synes jeg da, ministeren skulle være opmærksom på. Det er altid godt at vise tidlig interesse for forslag og påvirke dem fra begyndelsen, hvad enten vi taler det danske folkestyre eller det europæiske. På den måde får man større indflydelse.

FO Punkt 2. Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – teledelen) den 4. juni 2021

EUU alm. del (20201) – Bilag 560 (kommenteret dagsorden)

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Der er tre sager på dagsorden for telerådsmødet den 4. juni 2021. Det drejer sig om datastyringsforordningen, det digitale tiår og direktivet om cybersikkerhed. De to første punkter fremlægger jeg til orientering, mens forsvarsministeren vil forelægge punktet om cybersikkerhed i næste uge. Derudover forelægger jeg i dag forslaget om revision af roamingforordningen til forhandlingsoplæg. Endelig vil jeg under punktet *siden sidst* orientere om forslaget til revision af forordningen om den transeuropæiske energiinfrastruktur.

1. Forslag til forordning for europæisk datastyring

– *Fremskridtsrapport*

KOM (2020) 0767

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 1 (samlenotat side 2)

Klima-, energi- og forsyningsministeren: På rådsmødet vil det portugisiske formandskab alene præsentere de fremskridt, der er sket i forhandlingerne, siden forslaget blev fremsat, og dette inden sagen overdrages til det kommende formandskab.

Forslaget har generelt til formål at fremme adgangen til data og derved understøtte anvendelsen af data. Dette skal ske ved hjælp af tre hovedelementer. Forslaget skal

1. skabe sikker adgang til offentlig data
2. understøtte udviklingen af såkaldte datamellemænd
3. gøre det muligt at donere data til altruistiske formål

Regeringen støtter overordnet formålet og ambitionen med Kommissionens forslag. Samtidig er det vigtigt for regeringen, at medlemsstaterne og erhvervslivet ikke påføres unødige byrder med forslaget, og at der tages hensyn til eksisterende velfungerende løsninger.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

2. Det digitale årti – målene for 2030

– Politisk drøftelse

KOM (2021) 0118

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 1 (samlenotat side 11)

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Formandskabet har sat sagen på dagsordenen for rådsmødet til politisk drøftelse. Kommissionens meddelelse indeholder fire hovedpunkter, der omhandler uddannelse, infrastruktur og erhvervslivet samt offentlige tjeneste. Den politiske drøftelse ventes at centrere sig om EU's digitale omstilling frem mod 2030, og hvordan den konkret skal realiseres.

Overordnet set støtter regeringen den fælles vision, der understøtter den digitale og grønne omstilling i EU, hvor ansvarlig og sikker digitalisering kombineres med vækst og innovationer. Regeringen mener, at et fair og konkurrencepræget digitalt marked skal udgøre fundamentet for at styrke EU's digitale konkurrenceevne og øge Europas digitale suverænitæt.

Det forventes, at meddelelsen skal realiseres gennem et digitalt politikprogram, der fremsættes af Kommissionen til efteråret. For regeringen er det vigtigt, at programmet angiver den overordnede strategiske retning for den digitale omstilling. Regeringen lægger stor vægt på inddragelse af medlemslande og interessenter i arbejdet med at sætte den rette fælles kurs og fastsætte de konkrete mål.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

FO 3. Forslag til forordning om roaming på offentlige mobilkommunikationsnet i Unionen

– Tidlig forelæggelse

KOM (2021) 0085

Rådsmøde 3798 – transport, tele og energi – Bilag 1 (sammenotat side 21)

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Sagen er ikke på dagsordenen for telerådsmødet, men da forhandlingerne under det portugisiske formandskab skrider hastigt frem, kan den muligvis blive afsluttet i Rådet inden for den nærmeste fremtid.

Jeg er bekendt med, at sagen ifølge den sædvanlige procedure skulle have været forelagt for udvalget på et tidligere møde inden forhandlingsoplægget, men forhandlingerne i Rådet er gået meget hurtigere end forventet. Det portugisiske formandskab har for nylig oplyst, at de inden udgang af juni ønsker at tage mandat i Coreper til at påbegynde forhandlingerne med Europa-Parlamentet, når parlamentet er klar til det. Derfor har jeg fundet det rigtigt at forelægge sagen til forhandlingsoplæg i dag, til trods for at den ikke har været til orientering forinden. Jeg håber, at der er forståelse for dette blandt udvalgets medlemmer. I den forbindelse skal jeg også understrege, at det bestemt ikke er, fordi jeg ikke synes, at denne procedure er fornuftig. Der er blot tale om en lidt speciel situation, hvor noget altså er gået hurtigere, end det plejer. Det er ikke så tit, vi brokker os over, at det går for hurtigt i EU, så når det endelig sker, må vi håndtere også sådan en situation på bedste vis.

Siden 2007 har priserne for at bruge mobiltelefon i andre EU-lande – den såkaldte "roaming" – været reguleret på EU-niveau. I 2017 tog vi det sidste afgørende skridt ved som udgangspunkt helt at afskaffe mobilsekskabernes mulighed for at opkræve roamingtillæg fra forbrugerne. Rigtig mange danskere har haft glæde af at kunne tage telefonen med på ferie i Europa uden at skulle bekymre sig om regningen. Roamingforordningen står dog til at udløbe i 2022. Kommissionen har derfor fremsat forslag om at revidere og forlænge ordningen, så forbrugerne også i fremtiden har mulighed for at benytte deres telefoner i andre EU-lande uden ekstraregninger.

Forslaget lægger først og fremmest op til en gradvis nedsættelse af de priser, som teleselskaberne må opkræve af hinanden, når deres kunder bruger telefonen i et andet EU-land. Det er de såkaldte engrospriser. Fra nytår koster eksempelvis et selskab op til 2,5 euro, hver gang en af dets kunder bruger en megabyte data i et andet EU-land. Det prisloft foreslår Kommissionen at sætte ned til 2 euro fra sommeren 2022 og endvidere ned til 1,5 euro fra 2025. De nye engrospriser skal sikre, at udbydere kan få dækket deres omkostninger samt opnå en rimelig fortjeneste, men af hensyn til forbrugerne så heller ikke mere end dét. Der vil dog fortsat være en margen for kommercielle forhandlinger mellem mobiludbydere, som også kan resultere i lavere priser.

FO De nedsatte priser vil generelt være en fordel for de danske selskaber, da der er flere danskere, som bruger telefonen i udlandet, end der er udlændinge, som bruger telefonen i Danmark. Regeringen kan generelt støtte Kommissionens forslag om en forlængelse af roamingreglerne.

Konkurrencedynamikken for roamingmarkedet har ikke ændret sig siden 2017 og vil sandsynligvis heller ikke ændre sig i den nærmeste fremtid. Regeringen er derfor glad for, at den nuværende regulering ifølge forslaget fortsat bør gælde i årene frem for at sikre, at forbrugerne og virksomhederne kan drage fordel af roaming inden for EU uden yderligere omkostninger.

Regeringen er desuden enig i, at der er plads til at sætte engrospriserne ned, uden at det går ud over selskabernes mulighed for at få dækket deres omkostninger.

Regeringen lægger samtidig vægt på, at der indføres et lavere engrosprisloft for dataroamingtjeneste, om muligt også lavere end det, som Kommissionen foreslår. Prislofterne bør være tættere på de priser, som selskaberne faktisk betaler i dag på baggrund af kommercielt forhandlede aftaler.

Forslaget indeholder også nye regler om øget gennemsigtighed, styrkede krav til tjenestekvalitet og gratis adgang til alarmtjenester.

For at øge gennemsigtigheden foreslår Kommissionen at indføre en forpligtelse for mobiludøvere til i deres kontrakter med kunderne at præsentere den tjenestekvalitet, som kunderne med rimelighed kan forvente, når de roamer i EU.

Kommissionen foreslår desuden at forpligte mobiludøvere til at sikre, at tjenester leveres med den samme kvalitet ude som hjemme, når det er teknisk muligt. Det betyder, at selskabet ikke kan tilbyde tjenester med lavere hastighed i udlandet, hvis adgang til 4G-net er en del af kundens abonnement, og såfremt 4G er tilgængeligt det pågældende sted.

Regeringen arbejder for, at det som udgangspunkt ikke skal være nødvendigt at forpligte mobiludøvere til at sikre, at roamingtjenester leveres under de samme betingelser ude som hjemme, når det er teknisk muligt. Vi finder det vanskeligt at forpligte f.eks. danske selskaber til at sikre deres kunder en bestemt tjenestekvalitet, når de benytter mobilnet i andre EU-lande. Det er regeringens opfattelse, at forbrugerne generelt er tilfredse med den kvalitet og den service, der leveres under roaming nu, og der er derfor ikke behov for at ændre lovgivningen på det område.

Tjenestekvalitet anvendes allerede i dag som et konkurrenceparameter og et markedsføringstiltag blandt de danske mobiludøvere, hvor udbyderne kappes om at give sine kunder den bedst mulige oplevelse ved roaming.

Vi ser altså ikke, at der er et problem med tjenestekvaliteten, når man roamer, og man skal kun indføre ny EU-lovgivning, der jo kan være meget besværlig og svær at leve op til for selskaberne, når der faktisk er behov for det.

Søren Søndergaard: I vores øjne er der ingen tvivl om, at der er tale om en forbedring af tidligere regler, så det kan vi kun hilse velkomment. Problemet er imidlertid, om den er god nok, for når vi accepterer det, bliver det jo låst fast. Derfor kunne jeg godt tænke mig at høre ministerens kommentarer til høringsvaret fra Forbrugerrådet Tænk, hvor det bemærkes, at priserne stadig kan reduceres markant, fordi der er de der store forskelle i omkostninger, og så bliver prisniveauet fastlåst. Hvilke overvejelser gør ministeren sig om forslaget med hensyn til, om det rammer det rigtige niveau, eller om priserne i virkeligheden burde være endnu lavere?

I forlængelse heraf kunne jeg godt tænke mig at få endnu en ting på det rene: Forslaget indebærer jo delegerede retsakter, hvilket vi normalt ikke er specielt begejstrede for i Enhedslisten. Vi anerkender rimeligheden i, at Kommissionen i tilfælde af, at der sker en udvikling, har mulighed for at kunne nedsætte taksterne, altså regulere engrosprisniveauet. Men jeg kunne godt tænke mig at vide, om man kan dermed kan risikere, at Kommissionen også får kompetence til at hæve priserne over den standard, der fremgår af samlenotatet. Det ville i vores øjne være et alvorligt problem, og

jeg går ud fra, at ministeren også ville finde det urimeligt. Så jeg vil bare lige høre, om det er noget, man forventer vil ske, eller har man en garanti for, at det ikke vil ske? Vil man lægge afgørende vægt på, at Kommissionen ikke skal kunne hæve priserne?

Til sidst vil jeg sige, at vi i Enhedslisten også er rigtig glade for, at tingene bevæger sig hurtigt i EU, men dette forslag blev fremlagt den 24. februar. Det vil sige, at der har været lidt tid til at forhandle det, og man har jo hele tiden været bevidst om, at der lå en bagkant næste år, hvor de nuværende regler udløber. Så det er skam noget, der under alle omstændigheder har skullet behandles relativt hurtigt, også fra vores side. Men jeg deler da ministerens glæde over, at der også er ting i EU, der går hurtigt.

Rasmus Nordqvist: Der er støtte til mandatet fra Socialistisk Folkeparti. Det er et af de tilfælde, hvor man virkelig kan mærke, at det nytter noget at arbejde sammen. Sagen er konkret for alle, og man mærker forskellen. Enkelte ting er særligt værd at bide mærke i, f.eks. at man med opdateringen skaber lige adgang til bl.a. nødtjenester på tværs af landegrænser. Dog skal man passe på, at man ikke skaber en for stor profit ved at sætte priserne for højt, så vi støtter egentlig også, at regeringen forhandler ud fra et udgangspunkt, der hedder at få dem et nøk ned.

Jens Rohde: Det var jo mit forslag, som jeg bragte frem i april 2013, der endte i forordningen og direktivet i Europa-Parlamentet. Det ved ministeren alt om. Men direktivet blev først vedtaget i 2017, så jeg vil faktisk ikke sige, at det er gået voldsomt hurtigt. Jeg glæder mig dog over, at både Søren Søndergaard og Rasmus Nordqvist støtter forslaget. Europa-Parlamentets venstrefløj var dengang ualmindelig svær at få med, fordi så mange andre ting var vigtige for dem på det tidspunkt. Men fred være med det. Det er godt, at vi i dag alle er glade for, at vi har en roamingforordning.

Jeg vil kraftigt opfordre ministeren til at støtte Kommissionens forslag og også gerne være lidt mere ambitiøs. Jeg er ikke enig med ministeren, når han siger, at kvaliteten af tjenesterne ikke er et problem. Det mener jeg faktisk, at den er. Rundt omkring bliver der indgået aftaler med nogle selskaber, som har en lavere kvalitet, og det er dette, der bliver tilbudt EU-kunderne. Derfor er det meget vigtigt, at vi får en større transparens på området. Sandheden om roaming er jo, at nordeuropæere – fordi vi rejser mere i Sydeuropa, end de gør hos os, og dermed køber meget mere roaming – i den grad har været med til at finansiere udrulningen af nettet i Sydeuropa. Derfor er det kun rimeligt, at man får engrospriserne ned.

Så man bør kigge på og gøre noget ved, at transparensen, med hensyn til hvordan aftalerne indgås, ikke er tilstrækkelig, samt det faktum, at der stadig er teleselskaber, som ikke tilbyder den samme mængde roaming i EU som i de hjemlige abonnementer. Vi har jo forsøgt at få de europæiske myndigheder til at se på det, men der må jeg bare erkende, at vores forordning og direktiv ikke er stramme nok. Det må ministeren meget gerne tage med. Før 2017 lå prisen for at gå på nettet i udlandet på 698 pct. over kostprisen i gennemsnit. For opkald var den 298 pct. og for sms'er 199 pct. over kostprisen. Så der er stadigvæk grund til at få prisen ned. I øvrigt vil jeg lige sige til Søren Søndergaard, at priserne i trappeskalaen er maksimalpriser, så Kommissionen kan ikke hæve dem.

Men vil ministeren tilkendegive, at man rent faktisk vil kigge på de førnævnte problematikker vedrørende tjenestekvaliteten? Der er en grund til, at der er noget, der hedder "Single Market". Jeg ved godt, at vi på dansk kalder det "det indre marked", men et Single Market hedder netop sådan, fordi der kun er tale om ét marked, og det er grotesk, at vi på dette område stadig til en vis udstrækning har 27 forskellige markeder.

Kim Valentin: Jeg har spillet en del fodbold, og én af årsagerne til, at det er så populær en sport, er, at det foregår på en klart afgrænset bane og med helt klare spilleregler. Alle, der følger med i spillet, kan se, hvad der foregår, og hvorvidt det er retfærdigt og sjovt. Hvis jeg skal foretage en sammenligning med det, der foregår i denne sag, må jeg erkende, at man nok godt kunne lære lidt af fodbolden, fordi de spilleregler, man normalt følger, ikke synes at være blevet fulgt rigtigt denne gang. Det er ærgerligt. Når jeg ikke får det, jeg skal bruge fra ministeren i ordentlig tid, kan jeg ikke nå at tale med de rigtige mennesker forud for mødet. Så bliver hele processen presset, hvilket betyder, at vi i længden vil tage dårligere beslutninger. Jeg vil derfor opfordre ministeren til at følge spillereglerne på dette område. Jeg har selvfølgelig en vis forståelse for, at sagerne engang imellem er presset på tid, hvor det så skal gå lidt hurtigere, og det skal der være plads til. Men jeg kunne godt tænke mig at høre, hvornår det blev besluttet, at sagen skulle på i dag. Var det i sidste uge, eller var det for en måned siden? I sidstnævnte fald kunne vi måske have fået det at vide noget før.

Med hensyn til forhandlingsoplægget kan jeg ikke sige, om Venstre støtter eller ikke støtter, fordi der simpelthen mangler de formuleringer, som vi plejer at bruge her i udvalget – altså *vægt*, *stor vægt* og *afgørende vægt*. Jeg har f.eks. ingen fornemmelse af, om der overhovedet er noget, som regeringen lægger afgørende vægt på i dette forhandlingsoplæg. I stedet bruger man begreber som *arbejder for* og *støtter*, som vi ikke rigtig lægger noget i. Jeg kunne derfor godt tænke mig at få præsenteret regeringens forhandlingspunkter med de gængse formuleringer. Ikke fordi det er et svært mandat at tage stilling til – det er godt, det ikke er et svært mandat. Jeg tror sådan set, at vi er meget enige om, hvad det er, der skal ske, men der er jo nogle principper, som skal følges, hvis jeg skal kunne sige: "Nu forstår jeg, hvad regeringen vil i denne sag." Det kan jeg ikke sige på det foreliggende grundlag.

I forhandlingsoplægget er der simpelthen nogle ting, som ministeren ikke forholder sig til. Hvilken vægt lægger man på f.eks. nødopkald, rimeligt forbrug og overtakserede tjenester? Andre punkter bliver også nævnt uden at bruge ordet *vægt*. Kunne ministeren måske uddybe disse ting, så jeg til sidst på mødet her med ro i sindet kan sige: "Vi har ikke noget imod, at regeringen går til forhandlingerne med dette mandat."

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Jeg vil gerne gentage, at jeg er stor tilhænger af proceduren i Europaudvalget. Jeg er helt enig med Kim Valentin om vigtigheden af, at udvalget bliver inddraget så hurtigt som muligt, og det er heldigvis ret sjældent, at det modsatte er tilfældet. Men samtidig er vi jo glade for, at der faktisk bliver rykket på noget. Jens Rohde redegjorde for, hvor længe dette først har været undervejs. Nu sker der faktisk noget, hurtigere end det plejer, og set på den måde er det jo et luksusproblem, selv om det selvfølgelig skaber udfordringer for vores egen behandling. Så vidt jeg er orienteret, blev beslutningen om, at sagen skulle på i dag, taget i sidste uge – nærmest samtidig med, at I fik tilsendt notatet.

Med hensyn til hvad vi egentlig lægger vægt på, og hvad der er vigtigst for Danmark, vil jeg sige, at vi helt klart ønsker lavere priser, hvorfor vi støtter Kommissionens forslag. Men jeg vil også arbejde for muligheden for, at de kunne komme endnu længere ned. Er det realistisk? Formentlig ikke, men det er Danmarks position, og som så ofte før i lignende forhandlingssituationer er det nok meget godt, at nogen trækker i den ene retning, når andre helt sikkert vil trække i den anden retning.

Jeg kan bekræfte, hvad Jens Rohde sagde. For det første skal der lyde ros til ham for den indsats, han i sin tid ydede for sagen i Europa-Parlamentet. Jeg kan desuden bekræfte, at Kommissionen er på vores hold – de ønsker lavere priser. Om der i princippet er en teoretisk mulighed for, at de med de delegerede retsakter kunne finde på arbejde for højere priser, ved jeg faktisk ikke; det kan godt være, jeg betragter det i givet fald som en helt teoretisk mulighed. Det skulle jo så kunne dokumenteres, at omkostningsniveauet var stigende. Men det er slet ikke der, vi er. Kommissionen ønsker lavere priser, og det har de været bannerførere for – det har i hvert fald været min opfattelse hele vejen. Måske kan Jens Rohde bidrage mere med baggrundshistorik.

Jeg vil dog sige, at jeg blev overbevist af en af de ting, som Jens Rohde nævnte, nemlig argumentet om transparens. Regeringen synes ikke, at det vil være en særlig god idé at pålægge f.eks. danske teleselskaber at udbyde nøjagtig den samme service i Spanien som i Danmark og Tyskland osv. Det vil være for bureaukratisk en øvelse; der vil være for mange praktiske problemer forbundet med det. Kommissionen har heller ikke kunnet svare tilfredsstillende på, hvordan det skal kunne lade sig gøre. En løsning på det kunne måske være, at vi skriver ind, at Danmark får fremhævet, hvor vigtigt det er for os, at der kommer mere transparens her, og at vi gerne ser, at man arbejder hen imod at kunne tilbyde de samme services. Der kan være gode grunde til, at det ikke er muligt; der er jo mange forskellige teleselskaber, og det fungerer meget forskelligt rundt omkring i Europa, det ved I alt om. Men jeg synes egentlig, at argumenterne for det, som blev præsenteret af Jens Rohde, er så gode, at jeg vil tage dem med.

Kim Valentin: Vil det sige, at regeringen lægger stor vægt på en højere grad af transparens?

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Sagt med al respekt er der ting man kan lægge vægt, stor vægt eller afgørende vægt på, og så er der ting, hvor man i en forhandling kan give udtryk for, at man gerne vil have mere transparens. Men det er jo ikke engang på bordet. Det er jo noget, jeg i givet fald vil bringe med ind i en forhandling og håbe på at få opbakning til. Men nej, jeg tror ikke, at jeg kommer til at være imod den samlet set meget gode lovgivning for de europæiske og herunder danske borgere, hvis ikke vi får alt igennem på vores måde. Det vil være mest i Danmarks interesse, hvis jeg lagde broderparten af vores forhandlingskapital i forsøget på at sikre lavere priser.

Søren Søndergaard: Nu vil jeg også bidrage med lidt baggrundshistorik: Jeg var med til at forhandle aftalen i 2008-9, da det kun gjaldt telefonsamtaler og sms. Kommissionen kom med forslaget, fordi de var trætte af, at borgerne ikke kunne se fordelene ved EU og derfor havde stemt imod ved folkeafstemninger om forvaltningstraktater i Holland og Frankrig. Det var grunden til, at de fremsatte forslaget i Indre Markedsudvalget – det gjorde de fuldstændig klart. Jeg oplevede efterfølgende, at Kommissionens forslag blev kraftigt udvandet af erhvervsinteresser og bestemte politiske partier, som optrådte med stærk modvilje og tog gidsler i alle mulige sammenhænge, så det forslag, Kommissionen oprindeligt havde fremsat, endte med at blive meget dårligere. Efterfølgende

blev der foretaget en udregning, som viste, at de pågældende politiske partier og erhvervsinteresser havde sikret teleindustrien hundredvis af millioner, muligvis endda milliarder af euro.

Derfor vil jeg godt have, at ministeren siger: "Priserne kommer under ingen omstændigheder til at blive hævet." og det siger ministeren så på sin egen måde, hvilket jeg lægger til grund for vores støtte til forslaget. Men nu når ministeren har lovet os, at det ikke kommer til at ske, burde man jo roligt kunne lægge afgørende vægt på det. Men lad det nu bare ligge. Det er godt, at vi er enige om, at det ikke *må* ske, og nu har vi fået en bemærkning om, at det heller ikke kommer til det, uanset hvor meget pres visse politiske partier og erhvervsinteresser kommer til at øve.

Jeg er rigtig glad for den klare melding om, at Danmark i øvrigt sammen med Kommissionen forsøger at trække i retning af, at priserne skal være lavere. Men hvilke lande går imod det? Hvilke lande søger i den forstand at varetage teleindustriens interesser?

Jens Rohde: Jeg kan bekræfte Søren Søndergaards udlægning af forløbet i Europa-Parlamentet. Alliance for Liberale og Demokrater for Europa (ALDE) var et af de partier, som skabte problemer dengang i 2008-2009, og det skyldtes i høj grad den daværende koordinator på området, men i 2013 havde det ændret sig, for da var det så ALDE selv, der frembragte forslaget.

Når jeg beder om transparens, er det jo ikke tiltænkt forbrugerne. Man skal kunne indgå kontrakter med en vis fortrolighed, så konkurrenterne ikke får mulighed for at gennemgå dem. Det er absolut ikke det, jeg arbejder for. Det er adgangen for europæiske myndigheder og for vores egen energistyrkelse til at kunne kontrollere, at lovgivningen bliver overholdt, når borgere oplever, at deres rettigheder i forordningen og direktivet bliver trådt under fode. Det er den form for transparens, jeg ønsker, og ikke, at alle papirer pludselig skal til at være offentligt tilgængelige; det kan man ikke byde virksomhederne. Det ville jeg bare lige understrege over for ministeren. Transparens er jo en del af direktivet, men siden det blev vedtaget, har jeg oplevet, at transparensen ikke er stærk nok, og derfor bliver man nødt til at gennemgå det.

De priser, som er lagt ind på engros og detail, står meget klart angivet som maksimumspriser i skemaet. Det er den øvre grænse for, hvad man kan opkræve, som blev aftalt mellem Europa-Parlamentet og Kommissionen, og som ganske sikkert bliver aftalt på ny. Så konkurrencemyndighedernes og forbrugermyndighedernes adgang til klageinstanser er altså det vigtige.

I øvrigt kan man sørge for at få gjort reglerne så klare som overhovedet muligt. Det må også være noget, som regeringen arbejder på. Tyskland, Spanien, Frankrig og Italien samt en række østeuropæiske lande er meget tilbageholdende med at vedtage de regler, og det handler jo som sagt om, at de høje roamingtakster har været med til at finansiere udrulningen af deres net. Derfor ser de det som en underminering af deres forretning. Så det er ikke, fordi jeg ikke kan forstå det – vi er bare nødt til at insistere på, at *Single Market* betyder "Ét marked".

Kim Valentin: Venstre tilslutter sig Jens Rohdes holdning på dette punkt, og vi tillægger det gerne stor vægt i forhandlingerne, hvis Jens Rohde er enig i det. Vi tilslutter os desuden Søren Søndergaards forståelse af, at der er afgørende vægt på, at priserne ikke bliver højere, og vi synes, at der skal være afgørende vægt på det i forhandlingerne. Og hvis der – som Søren Søndergaard siger – er basis for, at priserne måske kunne blive endnu lavere, hvilket Venstre også mener, så lægger vi også gerne stor vægt på det forhold, at der skal være lavere priser.

Venstres telekommunikationsordfører Christoffer Aagaard Melson meddeler mig, at de forhandlinger, der burde have været i forligskredsen forud for forhandlingerne i EU, ikke har været foretaget. Kan ministeren forklare, hvorfor det ikke er sket?

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Jeg forestiller mig, at Kim Valentin refererer til Christoffer Aagaard Melsons insisteren på, at der bør foretages flere forhandlinger om bredbånd. Jeg vil meget gerne holde et langt foredrag om, hvorfor regeringen og Venstre er lidt langt fra hinanden på det punkt. Det skyldes bl.a., at Venstre fremlægger forslag, som kan løbe op i flere milliarder kr. i udgifter uden at forelægge finansiering. Men jeg synes ikke, at det er i dette forum, det skal diskuteres; det har i hvert fald ikke noget med denne sag at gøre. I bedste fald er der en søgt sammenhæng.

Men jeg bliver nødt til at stille Venstre et spørgsmål retur: Skal regeringen lægge afgørende vægt på, at de delegerede retsakter bliver ændret, således at Kommissionen kun vil være i stand til at nedjustere priserne, vel vidende at Kommissionen hele vejen igennem har arbejdet for lavere priser, og vel vidende at der er fastsat maksimumpriser? Mener Venstre virkelig, at Danmark skal stemme imod roaminglovgivningen, som sikrer danskerne lavere priser, hvis ikke det kan blive skrevet ind, at det i teorien ikke skal være muligt med delegerede retsakter at hæve priserne? Det kan jeg i hvert fald ikke stå inde for.

Kim Valentin: Det var dejligt at få vakt ministerens opmærksomhed om terminologien i Europaudvalget. Det er jo det, jeg efterspørger i mandatet – hvad ministeren egentlig mener. Derfor roder jeg lidt rundt i det og siger: Nuvel, Søren Søndergaard giver udtryk for, at noget er vigtigt for ham. Og så forsøger jeg at sætte ord på det og spørger ministeren, om det er noget, han vil gå videre med. Og det lader ministeren ikke til at ville. Men så kunne det i stedet være, at ministeren ville lægge stor vægt på det? Jeg forsøger bare at danne mig et indtryk af ministerens position i forhandlingsoplægget, men med begreberne *vægt*, *stor vægt* og *afgørende vægt* i stedet for *arbejder for* og *støtter*. Hvis ministeren hverken ønsker at lægge stor eller afgørende vægt på nogen af forhandlingspunkterne, kunne han jo bare lægge vægt på dem, og så ville jeg i det mindste have dét at tage stilling til. På nuværende tidspunkt ved jeg faktisk ikke, hvad ministeren mener.

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Jeg berørte ikke punktet i min tale, al den stund jeg ikke har tænkt mig at lægge nogen former for vægt på det. Når vi skal diskutere disse meget vigtige sager, hvor der ved gud er nok at slås om, har jeg ikke tænkt mig at lade det være en del af Danmarks forhandlingsmandat og kræve, at vi får skrevet ind, at Kommissionen med de delegerede retsakter – som Danmark er glade for, og som gør at Kommissionen kan sænke priserne – ikke må have mulighed for at hæve priserne i det teoretiske tilfælde, at omkostningerne stiger eksplosivt i Europa. Jeg tør godt sige, at jeg i så fald ville være den eneste rundt om forhandlingsbordet, der vil nævne det, og det ville ramme helt ved siden af. Så nej. Det er slet ikke en del af det mandat, jeg har bedt om. Hvis Venstre mener, at der skal lægges afgørende vægt på det, som Kim Valentin nævnte, må jeg jo tage det til efterretning, men jeg mener virkelig, at det vil være skadeligt for Danmarks interesser.

Jeg synes sådan set, at jeg har brugt udtrykkene i min tale. Jeg kan godt læse den op igen, men jeg ved ikke, om det er formålstjenligt. Jeg er ved ikke, hvad jeg mangler at redegøre for. Jeg føler

mig overbevist af Jens Rohdes gode argument om transparens. Det punkt kan vi godt sige, at regeringen lægger stor vægt på, og at vi støtter det, der jo forvejen står i forslaget om, at forbrugere skal have mere gennemsigtighed med hensyn til tjenestekvalitet og overtakserede tjenester. Det er en god idé.

Når det kommer til at fremstå defensivt i min tale, er det, fordi jeg inddrog en anden diskussion, som også vigtig; nemlig, at det nok ikke vil være en god idé at pålægge virksomheder at skulle kunne tilbyde den samme tjenestekvalitet i Spanien og Rumænien som i Danmark, på trods af at vi gerne vil have det. Vi kan slet ikke se, hvordan det rent praktisk skulle kunne lade sig gøre at opbygge det kæmpe bureaukrati, det ville fordre. Det ville ikke være formålstjenligt.

Jeg er normalt ikke så meget for at hænge bestemte lande ud i dette forum, men Søren Søndergaard spurgte, hvilke lande der blokerede for forslaget, og nogle af jer har jo allerede nævnt et par af dem. Jeg tror, det er rimeligt at sige, at der er tale om et nord-syd-skisma. En årsag kunne være, at landene i Sydeuropa tjener mange penge på roaming, og det vil nok også ligge til grund for modsætninger i forhandlingerne.

Jeg kan godt genkende det billede, som Søren Søndergaard malede af, at der blev lagt massivt pres på Kommissionen, både af medlemslande og meget magtfulde dele af den europæiske industri. Derfor kunne forslaget jo fra begyndelsen have været meget mere ambitiøst, end det blev. Men på bundlinjen er det vel – håber jeg da de fleste af os er enige i – en ret god succeshistorie for EU, som åbenbart og heldigvis kan blive endnu bedre.

Søren Søndergaard: Jeg føler mig dækket ind af, at ministeren i den grad siger, at en situation, hvor der kan forekomme stigninger, må anses for fuldstændig teoretisk. Altså fordi ministeren i stedet for at skrive et eller andet på et stykke på papir jo så går ind og sætter sig imellem. Det synes jeg er fair nok; den position er helt tilfredsstillende for mig. Hvis det skulle ske, skal der jo komme en fremlæggelse af den helt exceptionelle begrundelse, og hvis ikke kommer, har vi så selvfølgelig mulighed for at tage en diskussion om, hvilke konsekvenser det skal have.

Kim Valentin forsøger at pointere, at vi stræber efter at bruge en særlig terminologi i Europaudvalget, som gør, at vi ved, hvilken position en regering vil indtage i en given forhandling, og hvor vigtige de enkelte punkter er. Måske ville det være bedst, hvis den fungerende formand og ministeren eller ministeriet tog en snak om, hvordan det forholder sig. Det kan jo skabe lidt forvirring, når man ikke anvender den rette terminologi, om hvilken der oven i købet er blevet omdelt notater med beskrivelser. Derfor er det jo selvfølgelig lidt underligt, at den ikke bliver brugt i forhandlingsoplægget.

Jeg ville jo gerne have – og det kan være, at det er det, ministeren siger – at ministeren lægger stor vægt på at få et lavere prisniveau, uanset om det er realistisk eller ej. Såfremt det ikke er realistisk, forstår jeg udmærket, at man ikke vil lægge afgørende vægt på det, hvilket ville ekskludere Danmark fra forhandlingerne, hvis det ikke kom igennem. Ikke desto mindre synes jeg virkelig, at Europaudvalget skal sende et signal om og en opbakning til ministeren om, at dette bliver en af de ting, som regeringen skal kæmpe hårdt for i forhandlingerne. Under alle omstændigheder vil det gøre lettere for andre også at tage det op og presse på, hvis Danmark gør det. Men altså, vi støtter mandatet med de forsikringer, som ministeren har givet.

Henrik Møller: Nu er det ikke, fordi jeg som fungerende formand skal blande mig, men det ville vel lidt være at sparke en åben dør ind. Men lad det nu ligge.

Kim Valentin: Ministerens forsikringer gav også mig en vis afklaring. Søren Søndergaard, tak for den forklaring; jeg er helt enig i den. Vi husker begge på, at vi nu kan banke på døren og sige: "Det var ikke helt det, vi aftale på mødet i Europaudvalget", hvis ministeren kommer hjem med noget, der ikke er tilfredsstillende. Jeg synes også, det ville være rigtig godt, hvis der blev lagt stor vægt på, at priserne skal blive endnu lavere. Jeg vil ikke ødelægge den gode stemning, når det drejer sig om et relativt nemt mandat. I stedet går vi videre med at prøve at få billig telefoni. Jeg er glad for, at vi fik taget denne diskussion om terminologien i Europaudvalget – så slipper vi forhåbentlig for at tage den en anden gang.

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Dette er bare for opklaringens skyld: På den ene side er der engrospriserne i Kommissionens forslag, som skal fastsættes. På den anden side er der den efterfølgende mulighed for at ændre priserne vha. en delegeret retsakt. Regeringen skal lægge stor vægt på, at priserne – som Kommissionen foreslår – skal sænkes. Oven i købet lægger vi stor vægt på, at de skal blive endnu lavere. Hvad der så sker i fremtiden, følger jo de delegerede retsakter, og her er det, at jeg siger, det ikke vil være klogt, hvis Danmark kaster sig ind i en teoretisk kamp om, hvad der ville ske, hvis prisniveauet i givet fald skulle hæves. Kan vi med hundrede procent sikkerhed afvise, at det nogensinde kunne komme til at ske? Nej. I teorien kan det ske, men det vil i så fald skulle følge de gældende regler, afspejle et pludseligt stigende omkostningsniveau osv. Jeg tør i hvert fald godt betegne det som meget usandsynligt. Og selv hvis det skulle ske – og Søren Søndergaard rasler med sablen, hvilket han selvfølgelig er i sin gode ret til at gøre her – er jeg alligevel ikke bekymret, da der jo er indsigelsesmuligheder. I så fald vil jeg kunne komme tilbage til udvalget og sige: "Det havde Kommissionen godt nok ikke regnet med, men ikke desto mindre sker det nu." I den meget teoretiske situation vil vi tage diskussionen med jer om, hvad vi så vil gøre ved det. Og der skal godt nok være en god grund, hvis vi skal undlade at lave indsigelser.

Kim Valentin: Venstre støtter mandatet.

Den fungerende formand konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier have ytrret sig imod det.

4. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

5. Siden sidst

a) Orientering om Kommissionens forslag til forordning om revision af retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur (TEN-E)

KOM (2020) 0824

Rådsmøde 3801 – transport, tele og energi – Bilag 1 (samlenotat forud for EUU-mødet 3/6-21)

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Forslaget er fremsat som led i den europæiske grønne pagt, idet infrastruktur på tværs af grænserne anses for en forudsætning og en katalysator for den grønne omstilling.

Fra regeringens side er det også en væsentlig prioritet, at TEN-E fremover kommer til at bidrage aktivt til den grønne omstilling af EU's energisystem med henblik på at nå målet om klimaneutralitet senest i 2050. TEN-E-forordningen fastsætter bl.a. de nærmere kriterier for, hvilke fælleseuropæiske projekter der kan anses for at bidrage til udviklingen af det indre energimarked, styrke forsyningssikkerheden og opfylde bæredygtighedskravene. Forordningen fastlægger også betingelserne for, hvilke energiinfrastrukturprojekter der kan få adgang til finansieringen fra Connecting Europe-faciliteten.

Sagen er på dagsordenen for det næste energirådsmøde. Jeg vil derfor vende tilbage til sagen i forbindelse med forelæggelsen af dette rådsmøde og drøfte det mere detaljeret med udvalget ved den lejlighed.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

Punkt 3. Afrapportering fra det ekstraordinære møde i Det Europæiske Råd den 25. maj 2021

Ekstraordinært Det Europæiske Råd 24-25/5-21 – Bilag 6 (konklusioner)

Statsministeren: Diskussionen på mødet omhandlede i høj grad den udenrigspolitiske scene. Kort forinden var et Ryanair-fly blevet tvunget ned i Belarus, og der var bred enighed om nødvendigheden af en kraftig og tydelig reaktion fra EU's side, som efterfølgende blev givet. Vi:

- fordømmer tvangslandingen og anholdelserne
- kræver de anholdte løsladt med det samme
- er enige om, at der snarest muligt skal vedtages yderligere sanktioner
- vil vedtage foranstaltninger, der udelukker belarussiske fly fra EU's luftrum og EU's lufthavne
- opfordrer EU-baserede flyselskaber til at undgå overflyvning af belarussisk luftrum; og
- opfordrer Den Internationale Civile Luftfartsorganisation (ICAO) til at udrede denne helt uacceptable hændelse nærmere.

Siden er det i pressen blevet udlagt som en sjælden og kontant reaktion fra EU, og det er jeg enig i. Det var absolut på sin plads. Handlingerne var helt uacceptable, dels ud fra et politisk synspunkt, men også når man tænker på de arme mennesker, som er blevet arresteret, og på, hvilken situation de befinder sig i lige nu. Jeg tør slet ikke tænke på, hvad der kunne være sket, hvis det havde været et fly med mange passagerer. De involverede har været under et voldsomt pres, ikke mindst besætningen. Det kan hverken forsvares eller forklares, og det mener jeg også er den holdning, der har præget diskussionerne og den efterfølgende offentlige tilgang fra EU.

Kim Valentin: Det var rart at kunne konstatere, at man ved topmødet var i stand til at tage så konkret stilling til en så aktuel og alvorlig sag. Nu kunne man så vende den om og spørge: Kunne det gøres på den måde noget oftere? Hvad ligger i vejen for det?

Søren Søndergaard: Jeg vil godt bakke fuldt op; Belarus' opførsel det er fuldstændig uacceptabel. Jeg har to spørgsmål i den forbindelse. Det ene drejer sig om den undersøgelse, man kræver gennem Den Internationale Organisation for Civil Luftfart. Er der en forventning om, at det bliver muligt at få iværksat en undersøgelse der? Altså at den ikke vil blive blokeret af nogen? Statsministeren brugte formuleringen, at der var "bred enighed".

Så brugte statsministeren formuleringen, at der var "bred enighed". Betyder det, at der var enstemmighed? Konklusionerne blev vedtaget enstemmigt, det siger sig selv, men var der lande, der trak i en anden retning end der, hvor konklusionen landede?

Rasmus Nordqvist: Jeg blev også glædeligt overrasket over, hvor hurtigt og hvor konsekvent man reagerede på tvangslandingen af flyet i Belarus. Søndag sad jeg og frygtede, at der ville gå normal procedure i det med lange diskussioner, så der skal lyde stor ros for, at det gik så hurtigt. Men jeg

bekymrer mig over den seneste udvikling i Rusland med hensyn til de krav, der nu stilles til europæiske fly og de deraf afledte konsekvenser. Det kan jo medføre, at må komme en reaktion fra den anden side.

Statsministeren: Kim Valentin spørger, om det – nu det nu gik så godt med konklusionerne om Belarus – animere os til at arbejde lige så hurtigt en anden gang? Jeg håber, man bemærkede, at konklusionsteksterne allerede lå klar mandag aften og ikke først tirsdag, da topmødet var tilvebragt. Jeg bliver altid opmuntret, når sager kan behandles hurtigt i politik, hvis der er behov for det.

Søren Søndergaard spørger i øvrigt, om der var nogen lande – hvis jeg forstår spørgsmålet korrekt – der trak modsat vej på spørgsmålet om Belarus. Det var ikke min opfattelse – tværtimod, vil jeg næsten sige. Selv om det selvfølgelig krævede nogle sværds slag, er det et EU, der på nogle ret afgørende områder egentlig rykker relativt hurtigt. Altså når man f.eks. tager i betragtning, hvor stor en beslutning genopretningsfonden udgjorde, så kom den faktisk hurtigt på plads – jo jeg selv sad i topmøde over fem døgn, og da følte det ikke særlig hurtigt, men volumen taget i betragtning var det ret godt EU-politisk håndværk. Og 55-procentsmålsætningen i 2030 på klima kom allerede på plads i december. Som tingene kører lige nu, har jeg derfor ikke en oplevelse af EU som fodslæbende. Vi rykker egentlig ret hurtigt på de afgørende dagsordener. Der har tidligere været nogle udfordringer med hensyn til vaccine; til gengæld må man sige, at det kører rigtig godt nu, både med at få købt ordentlige forsyninger hjem og med det globale aftryk. Men når vi taler EU's udenrigspolitik, kommer vi jo ikke uden om, at der er uenigheder på nogle områder, hvilket vil give udfordringer, men jeg synes faktisk, at maskinen kører ret godt og effektivt. Dette topmøde var i hvert fald et eksempel herpå.

Søren Søndergaard spurgte, om man forventede at få iværksat en undersøgelse via FN's organisation for civil luftfart, og som jeg forstår det, blev der i går opnået enighed om at undersøge hændelsen. Der bliver fremlagt en rapport med foreløbige resultater inden den 25. juni 2021.

Kim Valentin: Det var nogle gode svar, om end de ikke helt var svar på de spørgsmål, jeg stillede. Jeg vil i hvert fald tillade mig at stille dem igen. Jeg spurgte, om EU havde brug for den udenrigspolitiske styrke, og det, jeg hører statsministeren give udtryk for, er, at man sådan set ikke har brug for den styrke, hvis det kører, som det har kørt denne gang. Hvis man så kigger lidt tilbage i tiden til konflikten i Mellempøsten, ser man jo en knap så tydelig udenrigspolitisk styrke. Derfor ville jeg gerne høre statsministeren sætte nogle flere ord på hendes mening om, hvordan EU's udenrigspolitiske styrke skal være. Er det som nu, eller skal den være endnu stærkere?

Statsministeren: Jeg kan ikke svare entydigt på, om udenrigspolitikken ligger præcis, hvor den skal. Der er ingen tvivl om, at der på en række spørgsmål er behov for at tale med en fælles europæisk stemme. Det gælder ikke kun i EU-samarbejdet; det gælder også i samarbejdet med andre vigtige, nære europæiske partnere, f.eks. Storbritannien og Norge. Der har vi også behov for at en fælles europæisk stemme på den globale scene, og i mine øjne skal den i høj grad være værdibåret, dvs. med hensyn til bl.a. menneskerettigheder og klimaet. Men det forholder sig jo ikke sådan, at vi har besluttet os for at uddelegere det ansvar, som den til enhver tid siddende regering har for udenrigspolitikken i et europæisk spor. Det vil jeg advare mod, at man gør. Der kan selvfølgelig være områder, hvor landene har forskellige syn på sagerne og agerer forskelligt i nogle situationer.

Men når der opstår situationer – hvad enten der er tale om Mellemøsten, vores reaktion mod Ruslands vedvarende aggressioner, eller om den konkrete, meget betænkelige begivenhed i Belarus – er det godt med et fælles europæisk svar.

Men det har jo det forbehold i sig, at udenrigspolitik er et nationalt anliggende – det er der, hvor vi kan opnå enighed, og det vil være klogt og godt og vigtigt, at vi gør det der, hvor det kan lade sig gøre. På en række store spørgsmål er der jo en ret stor enighed imellem os. Jeg oplever i øvrigt måske også et ønske om, hvorvidt vi kan begynde gå lidt mere samlet i forhold til nogle af de traditionelle brudflader internt i EU. Det ville kun være godt. Vi har jo et fælles overlap – næsten en-til-en – med NATO.

Rusland

Statsministeren: Rusland fyldte en del på mødet. Der var en god og strategisk drøftelse; vi er enige om at holde fast i de grundlæggende principper i EU's ruslandspolitik. Fra europæisk side skal vi selvfølgelig skubbe tilbage, når Rusland krænker menneskerettigheder og international ret. Vi skal inddæmme Rusland ved at forblive samlet og enige i EU samt støtte frontlinjelændene, som oplever den russiske aggression direkte. Samtidig skal vi selvfølgelig også kunne samarbejde med Rusland på de globale spørgsmål, hvor vi er samarbejdspartnere, og der, hvor det måtte være i vores interesse. Som det fremgår af konklusionerne, vender vi tilbage til Rusland-spørgsmålet på EU-topmødet i slutningen af juni.

Mellemøsten og Storbritannien

Statsministeren: Vi berørte også situationen i Mellemøsten og forholdet til Storbritannien. Konklusionerne blev vedtaget uden videre drøftelse. Forhåbentlig er vi inde i en anden gænge nu, end vi har været i den senere tid.

Rasmus Nordqvist: Vedrørende Mellemøsten kunne jeg godt tænke mig at høre, om det blev bragt op, at der skal foretages ordentlige undersøgelser af menneskerettighedskrænkelser og overtrædelser af krigslove i de seneste krige? Hvad er regeringens position her?

Statsministeren: Konklusionerne blev som nævnt vedtaget uden drøftelse, så svaret er nej.

Covid-19

Statsministeren: Covid-19 var ét af de to store emner. Det er første gang, jeg for alvor har oplevet et Europa, der begynder at sænke skuldrene lidt. Mange lande har jo, som I ved, oplevet en hård tredje bølge, men det går fremad, også på vaccineområdet. Der er nu enighed om, at vi fra europæisk side vil donere 100 mio. doser til tredjelande inden årets udgang. Regeringen har – efter konsultation med partierne – tilkendegivet, at Danmark vil bidrage med mindst 3 mio. doser, altså flere, end vores befolkningstal tilsiger. Det er rigtig godt. Jeg forventer sådan set også, at vi potentielt vil kunne give endnu flere i længden.

Det er helt afgørende, at EU påtager sig det globale ansvar og bliver den stærkeste aktør på vaccineområdet – gerne sammen med USA. Desuden har vi sendt et budskab om vores vilje til at bidrage til etableringen af produktionskapacitet i udviklingslandene. Der arbejdes altså videre på flere fronter, når det gælder vacciner, hvilket også er helt nødvendigt.

Kort før topmødet modtog vi desuden den gode nyhed, at der nu er opnået politisk enighed om coronapasset. Når systemerne er på plads i de enkelte lande – forhåbentlig allerede her i løbet af juni – vil det blive lettere at rejse, og i dag præsenterer vi det nye danske coronapas, som er endnu mere tjekket end før. Det er rigtig godt, og det betyder jo, at der kan så småt kan blive åbnet mere for turisme og rejseaktiviteter, hvilket vi alle har behov for.

Kim Valentin: I sidste uge havde vi i udvalget en drøftelse med statsministeren om, at vi i Danmark havde for mange vacciner, hvor der blev givet udtryk for, at vi skulle forsøge at levere overskydende vacciner til tredjelande. Siden er der kommet skred i den dagsorden. Overvejer statsministeren at udvide den danske firepunkts vaccinestrategi med et femte punkt, der handler om, hvordan vi får ydet bistand til tredjelande?

Statsministeren: Jeg er ikke helt sikker på, at jeg forstår spørgsmålet. Den vaccinestrategi, som regeringen og Folketingets partier er enige om, handler jo om, hvordan vi sørger for forsyningssikkerheden herhjemme. Og der er selvfølgelig et meget klart europæisk spor – vi er jo en del af den europæiske vaccineudrulning. Men vi har jo hele tiden sagt – og det har vi også diskuteret adskillige gange i dette forum – at ingen i verden er sikre, før alle er sikre. Så det globale aspekt er fuldstændig afgørende, og det mener jeg også, at vi spiller en aktiv rolle i. Men altså hvis pointen er, at det skal skrives ned, vil jeg da ikke afvise det. Vi er jo i fuld gang med at få doneret vacciner, og det mener jeg er det rigtige.

Søren Søndergaard: Vi kunne selvfølgelig have ønsket os mere, men der skal stadig lyde ros til statsministeren for om ikke andet at tage hul på uddelingen af overskydende vacciner i Danmark. 3 mio. i år synes vi som sagt er lige i underkanten, men det er godt; vi har opfordret til det i lang tid. Jeg har et udestående i forbindelse med fordelingen af dem, de 100 mio. fra EU. Er det via COVAX eller hvad?

I konklusionerne står der, at man skal bidrage til at udvikle "local manufacturing capacity". Det lyder jo godt, men hvad betyder det mere konkret – især i de situationer, hvor man ikke kan følge op på det ved at give nogle patenter. Hvordan foregik diskussionen om muligheden af at følge de helt legale WTO-veje, der eksisterer, for at socialisere patenterne, så alle kan få gavn af dem. Det er jo et synspunkt, som amerikanerne fremfører, hvilket er noget nyt, der er sket siden sidste topmøde. Er det stadig sådan, at der er enighed om at afvise den mulighed? Jeg forstår, at den danske regering afviser det – det beklager vi meget – men er Danmark fuldstændig i trit med de andre EU-lande, eller er der nogle, som begynder at trække i retning af den amerikanske position?

Rasmus Nordqvist: Det er dejligt, at man blev enige i drøftelserne om vaccinedonationerne – rigtig mange lande bød ind og endda ambitiøst ligesom Danmark. Ros for det. Men som statsministeren ved, er jeg ligesom Søren Søndergaard optaget af WTO-sporet om patenterne. Kan ministeren sætte flere ord på, hvad der blev drøftet i den forbindelse? Det fremgik, at kommissionsformanden

var opsat på at diskutere det forud for mødet. Desuden har statsministeren tidligere lovet at ville foretage en ordentlig vurdering af det igen.

Statsministeren: Søren Søndergaard spørger, hvad "etablering af produktionskapacitet i udviklingslande" betyder. Det er egentlig er en lidt ny diskussion. Kommissionen forventer at afsætte et beløb, der svarer til 1,5 mia. kr., til at støtte produktionskapacitet af vacciner, og her tænker man i første omgang på Senegal og Sydafrika og evt. Cuba. Det drejer sig om både teknisk bistand og uddannelse, da vaccineproduktion desværre er ret kompliceret. Hvis vi skal have en højere kapacitet i tredjelande, er det efter min mening rigtigt at lægge fokus her allerede.

Vi diskuterede ikke rigtig patentspørgsmål på rådsmødet, men det fyldte til gengæld rigtig meget på det seneste uformelle møde i Porto, som vi har haft lejlighed til at vende i udvalget. Der er jo et arbejde i gang i WTO, og den nigerianske generaldirektør har anmeldt, at der muligvis kan være en tredje vej. Der foregår altså diskussioner i flere regi, men der er ikke noget nyt at meddele fra Det Europæiske Råd.

Søren Søndergaard var desuden inde på COVAX-spørgsmålet, og jeg kan ikke forestille mig andet, end at COVAX kommer til at spille en afgørende rolle i donationen af de 100 mio. doser. Desuden kan der selvfølgelig eksistere et ønske om et bilaterale donationer mellem EU og nærområderne andre situationer, hvor det ville være en god idé at donere nogle vacciner; det kan vi jo også sagtens selv stå i som land. Men jeg forventer bestemt, at COVAX kommer til at spille en afgørende rolle.

Klima

Statsministeren: Klima var det andet hovedpunkt. Det er byrdefordelingen, der er til diskussion nu. På topmødet i december kæmpede vi jo en brav kamp for at få sat tilstrækkelig ambitiøse mål, og nu foregår den forventelige politiske diskussion landene imellem, bl.a. om finansieringen. En række lande vil holde fast i den nuværende byrdefordelingsmekanisme, som baserer sig på landenes bnp, og som sætter meget forskellige niveauer for, hvad landene skal bidrage med. Og så er vi en gruppe andre lande, som anerkender, at der er vidt forskellige udgangspunkter, men som holder fast i vigtigheden af, at alle lande må bidrage til klimamålsætningen, jo altså først og fremmest af hensyn til klimaet.

Vi kom ikke længere i den diskussion, men afventer nu de konkrete lovgivningsinitiativer fra Kommissionen, som forventes at blive fremsat i midten af juli. Derefter må vi så nok forvente en – tror jeg godt, jeg kan sige i dette forum – intens diskussion landene imellem om, hvordan vi kommer i mål med klimaindsatsen. Vi har altså målet – nu skal vi finde ud af, hvordan vi når det.

Den fungerende formand: Jeg kan i den forbindelse oplyse, at Europaudvalget i formiddags havde en drøftelse med medlemmerne af Europa-Parlamentet om udfordringer i forbindelse med "Klar-til-55"-planen.

Søren Søndergaard: I betragtning af at klimapunktet var et hovedpunkt, er det jo ikke sådan, at man er ved at falde bagover af beundring for de visionære skridt, der er blevet taget, når man læser konklusionerne. Men det må vi vende tilbage til på et senere tidspunkt.

Rasmus Nordqvist: Det var lidt skuffende, hvad der kom ud af klimapunktet. Der er diskussionen om byrdefordelinger, og ét er en fordeling ud fra bni, som man kender til, men vi skal jo videre end det. Der skal ske reelle reduktioner, også hos de mindre økonomier. Er der en forståelse af, at man må tale om, hvordan kan vi løfte det sammen? Jeg tænker her på de store investeringer, der skal foretages i særligt østeuropæiske og sydeuropæiske lande for at komme rigtig i gang med de nødvendige reduktioner og omstillingen til vedvarende energi. Var der ansatser til at fortsætte diskussionen på et senere tidspunkt, eller sluttede den bare med uenighed om byrdefordelingen? Det bliver jo afgørende for, om vi kommer i mål.

Statsministeren: Der er jo mange aspekter i klimaspørgsmålet. Jeg er helt med på, at nogle har presset meget på i lang tid, men at opstille det ambitiøse mål er ikke det sværeste led processen – det sværeste kommer, efter at man har plukket de lavthængende frugter og for alvor skal begynde at implementere. Det er jo der, Danmark er nu.

Selvfølgelig foregår der et slagsmål om, hvordan det skal finansieres. Jeg er meget enig i det, Rasmus Nordqvist siger om, at alle lande bliver nødt til at komme i gang med ændringerne. Hvis man ender i en situation, hvor enkelte lande tænker, at de ikke behøver at foretage ændringer og blot kan flyve under radaren, fordi en række lande trækker et meget stort læs, så vinder klimaet jo ikke noget. Hvis vi tager klimabrillerne på, er vi nødt til at insistere på, at alle lande skal i gang. Samtidig skal det selvfølgelig anerkendes, at forskellige lande har forskellige udgangspunkter – social balance er afgørende i alt hvad vi gør, så befolkningerne kommer igennem dette på den bedste måde for det enkelte individ og for samfundet som helhed. Jeg oplever egentlig, at der er bred enighed om at gå til arbejdet således, men der er en interessekonflikt, så det ville være svært at påstå, at rådskonklusionerne var ligeså ambitiøse, som de var på topmødet i december.

For øjeblikket går en del af opgaven ud på at holde fortet, fordi det ikke er alle lande, der er lige begejstrede for 55-procentsmålsætningen. Der bruges altså allerede kræfter på, at den ikke kommer til at rulle tilbage igen, hvilket kan lyde lidt mærkeligt, når nu det blev vedtaget i december, men sådan kan politik jo somme tider være. Desuden skal vi så ind i en mere konkret byrdefordelingsdiskussion. Jeg tror, den bliver hård, og jeg tror ikke, at der kommer til at ske mere på klimaområdet, før der foreligger konkrete initiativer fra Kommissionen. De forventes midt juli.

Rasmus Nordqvist: Jeg deler statsministerens vurdering af, at der stadig er ting, der skal løses på klimaområdet. Det er ikke altid, at ambitionerne står mål med, hvad jeg, mit parti og mit europæiske parti kunne ønske, men vi må jo kæmpe videre.

Med hensyn til byrdefordelingen og hvordan vi får alle lande med og sørger for de nødvendige investeringer, kunne man så forestille sig at gøre genopretningsfonden til en mere permanent løsning, således at der bliver investeret tilstrækkeligt? Eller hvilke diskussioner er der på emnet? Hvor ser man nogle veje?

Henrik Møller: Det ville i hvert fald være ambitiøst at forsøge at gøre genopretningen til en permanent ordning.

Statsministeren: Det vil jeg af flere årsager virkelig ikke anbefale. Det er en genopretningsfond som reaktion på covid-19-situationen, og takket være videnskaben og vaccinerne befinder vi os et helt andet sted, end vi gjorde sidste sommer. Jeg synes, det virker farligt at opfinde et instrument –

som jeg i øvrigt har nogle grundlæggende betænkeligheder ved – der skal besvare én udfordring, men som så bliver gjort permanent. Der er jo betydelige midler i genopretningsfonden, som ikke på nogen som helst måde er udmøntet endnu. Vi har besluttet os for at grønne fonden, så fra dansk side har vi en forventning om, at der ligger et anseeligt milliardbeløb til for landene til at finansiere den nødvendige grønne omstilling. Og det er så endda en kombination af digitalisering og grøn omstilling, hvor der er nogle ret store overlap.

Punkt 4. Modtagelse af deputation fra Sammenslutningen af Danske Småøer vedr. Fonden for Retfærdig Omstilling og ikke-brofaste øer (via Teams)

EUU alm. del (20201) – Bilag 481 (henvendelse af 23/4-21 fra Sammenslutningen af Danske Småøer m.fl.)

Sammenslutningen af Danske Småøer:
Formand Dorthe Winther
Næstformand Ove Axelsen
Sekretariatsleder Lise Thillemann Sørensen

Dorthe Winther: I december 2020 nåede Europa-Parlamentet og Det Europæiske Råd til enighed om Kommissionens forslag om Fonden for Retfærdig Omstilling (FRO). Det betyder, at der i perioden fra 2021-27 er afsat 17,5 mia. euro til FRO, og midlerne er sådan set udmøntet til de enkelte lande. Danmark tildeles ca. 605 mio. kr. FRO målretter sig særligt mod regioner, der skal udfase produktion og brug af sort energi, eller som skal omdanne deres kulstofintensive industrier. I Danmark peges der på Region Nord, fordi Aalborg Portland ligger der.

Parallelt med det er der i aftalen fra december 2020 indskrevet en mulighed for at tildele midler til øer. Rådet har vedtaget, at hvert medlemsland i deres planer for fonden skal tage særlig hensyn til øer, hvor de geografiske og socialøkonomiske vilkår kan kræve en særlig tilgang for at understøtte overgangen mod klimaneutralitet.

Sammenslutningen af Danske Småøer har derfor i samarbejde med kommunerne på Fanø, Læsø, Ærø og Samsø kommuner, Bornholms Regionskommune og Landdistrikternes Fællesråd i brev af 23. april 2021, som blev sendt til ministre og folketingsudvalg, herunder Europaudvalget, foreslået, at der allokeres 10 pct. af midlerne fra FRO til projekter på ikke-brofaste, helårsbeboede øer i Danmark. Ved at allokere disse 10 pct. vil den grønne omstilling kunne komme i gang på øerne. Og selv om behovet for støtte til grøn omstilling på øerne er langt større, vil det alligevel være en vigtig start.

Man kan selvfølgelig spørge, hvorfor der skal være en særlig øpulje under FRO. Det skal der, fordi det er forholdsvis dyrere at gennemføre den grønne omstilling på øerne, end det er på fastlandet, og der er færre til at betale den. De helt små øer såvel som økommunerne har i kraft af deres geografiske beliggenhed som ikke-brofaste øer med færgeforbindelser en økonomisk udfordring, når det gælder opførelse af infrastrukturer, rådgivning osv. Med hensyn til den grønne omstilling er øernes muligheder – i modsætningen til fastlandets – langt mere begrænsede, netop på grund af begrænset areal, få indbyggere og gældende restriktioner som f.eks. planloven, der, ligesom en færgeoverfart, fordyrer løsningerne i et urimeligt omfang.

I FRO er der et tildelingskriterie, hvis et område generelt befinder sig på et svagt økonomisk udviklingsniveau. Øerne falder lige netop inden for det kriterium i kraft af deres beliggenhed og sparsomme befolkning, og det kan ses på demografien. Øernes begrænsede areal betyder også, at bæredygtige løsninger ikke altid kan konkurrere, fordi stordriftsfordele udebliver. Etableringen af grønne løsninger kan derfor sjældent gennemføres på kommercielle markedsvilkår. Vores øer har vidt forskellige vilkår fra de helt små øer til større økommuner, men fælles er, at vi ofte er nødt til at

tænke i andre typer løsninger, end man gør på fastlandet. Det kræver mere tid, rådgivning og ekstra planlægning og er derfor også dyrere.

I vores forslag peger vi på, at midlerne særligt skal gå til omstilling af grøn transport – færgedrift, bus, delebiler osv. – under hensyntagen til øernes forskellighed. Ser man alene på færgerne, er de uden sammenligning den største kilde til forurening og drivhusgasudledning på øerne. Derfor hæster det selvfølgelig med at få udskiftet de mange dieseldrevne færger med grønne alternativer for at nå de nationale og lokale mål. Derudover er det jo desuden oplagt at se på den offentlige transport på de øer, der har det, og på f.eks. delebilsmuligheder.

Vi peger også på, at man kan kigge på den grønne energiproduktion på øerne. For nogle øer gælder det, at stort set hele øen er beskyttet natur. Derfor kan der ikke opstilles landmøller eller solceller eller lignende. Øernes naturlige arealbegrænsning peger derfor på udvikling, undersøgelse og projektering af nye og kreative løsninger, både på land og i de kystnære havområder omkring øerne. De mange barrierer for etablering af grøn energiproduktion gør det nødvendigt at tænke i nye kreative løsninger, og det stiller større krav til planlægning, rådgivning og tekniske løsninger, og det er klart, at det er med til at fordyre projekterne på øerne.

Der er desuden et tredje fokusområde, nemlig energioptimering med fokus på opvarmning. En af de mere oplagte måder at reducere CO₂-udledning på er at gøre forbruget mere energieffektivt. Det kan bl.a. gøres gennem en intensiveret indsats for energirenovering af bygninger. Den indsats kan selvfølgelig ske i samarbejde med borgere og virksomheder på de enkelte øer.

Men for at der kan tildeles midler til øerne, er det nødvendigt at indskrive det i den territoriale plan, som Danmark skal udarbejde. Vi vil dog gerne understrege, at vi er meget usikre på, hvor langt processen omkring FRO er. Processen har været uigennemskuelig, og ingen af de myndigheder, vi har spurgt, har vidst noget om, hvordan processen med at udarbejde en territorialplan skal foregå, eller hvad tidshorizonten er. Det håber vi, at Europaudvalget kan være os behjælpelige med at svare på.

Den fungerende formand: Jeg tror ikke, at jeg på stående fod kan svare på spørgsmålet. Vi kan under alle omstændigheder tage spørgsmålene med videre og prøve at få sagen afklaret. Har I været i Udvalget for Landdistrikter og Øer?

Dorthe Winther: Ja, vi har talt både med dem og med Erhvervsudvalget. Vi har været rundt og spørge forskellige steder.

Den fungerende formand: Jeg skulle bare lige sikre mig, for det ville have været det første, jeg ville anbefale. Men det handler så mere om at få afklaring på jeres spørgsmål. Jeg synes, det er meget relevant. Nogen må vide, hvor langt man er i processen. Hvad angår de 10 pct., lyder det som noget, der med tiden skal drøftes politisk, men om ikke andet kan man få afklaret, hvad der er af muligheder for at søge midlerne osv.

Kim Valentin: Jeg kan ikke love jer noget svar nu, men jeg lover at tage jeres indspark med til min egen gruppe og få stillet jeres spørgsmål de rigtige steder.

Dorthe Winther: Det glæder os, at I vil se på det. Gennem vores samarbejde med andre europæiske småorganisationer har vi erfaret, at det er meget forskelligt, hvordan man på nationalt niveau går til sagerne med fonde fra EU. Og det er selvfølgelig vigtigt for os.

Vi vil runde af med at fortælle om netop det europæiske småsamarbejde. I 2001 tog vi i Danmark sammen med en række andre småorganisationer fra andre europæiske lande initiativ til danne et tværnationalt øsamarbejde, som resulterede i netværksorganisationen ESIN (European Small Islands Federation). ESIN er således de nationale småorganisationers samarbejde på tværs af Europa.

ESIN har et todelt formål: at påvirke EU til at anerkende de helt små øer i Europa og deres særlige behov for støtte til udvikling samt at facilitere EU med et vigtigt forum for erfaringsudveksling for de små øers beboere. F.eks. har vi i Danmark via dette netværk fået viden om og inspiration til bl.a. landevejsprincippet, altså det at det skal koste det samme at sejle en kilometer, som det koster at køre en kilometer på en landevej. Det er nu ved at blive implementeret i Danmark.

ESIN er dog udfordret ved udelukkende at være drevet på frivillig basis, og vi kan bl.a. slet ikke udnytte de mange EU-puljer, der afsættes inden for energi- eller netværkssamarbejde. Vi vil derfor gerne have, at der afsættes midler til drift af et ESIN-sekretariat, meget gerne med sæde i Danmark og f.eks. med hjælp til rejser for repræsentanter til møder i Bruxelles. Kan Europaudvalget hjælpe os med at pege på finansieringsmuligheder i sådan en sammenhæng?

Den fungerende formand: Desværre ikke på stående fod, men de muligheder må vi ligeledes sørge for at få undersøgt og afdækket. Vi vil sige mange tak for besøget.

Mødet sluttede kl. 13.28.