



## FOLKETINGET

### Europaudvalget

Teferat af 31. europaudvalgsmøde

**Dato:** torsdag den 5. maj 2022

**Tidspunkt:** kl. 12.30

**Sted:** vær. S-092

**Til stede:** Eva Kjer Hansen (V), formand, Jens Joel (S), Anne Sophie Callesen (RV), Henning Hyllested (EL), Christoffer Aagaard Melson (V), Kim Valentin (V), Ulla Tørnæs (V), Alex Ahrendtsen (DF) og Katarina Ammitzbøll (KF).

**Desuden deltog:** Transportminister Trine Bramsen.

**L Punkt 1. Politisk drøftelse og afgivelse af betænkning over følgende lovforslag (af udenrigsministeren). 1. udkast til betænkning omdelt på L 193/L 194 - bilag 4.**

**a) L 193 (Om Danmarks deltagelse i det europæiske samarbejde om sikkerhed og forsvar ved at afskaffe EU-forsvarsforbeholdet)**

L 193 (21) – bilag 4 (1. udkast til betænkning)

**b) L 194 (Om afholdelse af folkeafstemning om forslag til lov om Danmarks deltagelse i det europæiske samarbejde om sikkerhed og forsvar ved at afskaffe EU-forbeholdet)**

L 193 (21) – bilag 4 (1. udkast til betænkning)

*Punktet blev behandlet for lukkede døre.*

**L Punkt 2. Politisk drøftelse og afgivelse af betænkning over B 51 (om et årligt kvoteloft på 0-20 dispensationer for køb af sommerhuse i Danmark, når bopælspligten ikke er opfyldt) (DF)**

B 51 (21) – bilag 3 (udkast til betænkning)

*Punktet blev behandlet for lukkede døre.*

**L Punkt 3. Meddelelser fra formanden**

*Punktet blev behandlet for lukkede døre.*

**FO Punkt 4. Sager til forelæggelse ved transportministeren**

EUU alm. del (21) – bilag 486 (kommenteret dagsorden)

**Transportministeren (Trine Bramsen):** Jeg forelægger alle sager til forhandlingsoplæg.

De sidste to forslag om indgåelse af forhandlinger med henholdsvis Ukraine og Moldova er blevet fremsat af Kommissionen med meget kort varsel, og det forventes, at man vil indlede forhandlingerne allerede i maj 2022. På grund af den alvorlige situation med Ruslands invasion af Ukraine og deres uprovokerede militære aktiviteter ønsker Kommissionen at afslutte sagen meget hurtigt, hvorfor jeg også forelægger sagerne til forhandlingsoplæg i dag uden om den normale forudgående orientering. Jeg håber, at der er forståelse for det.

**FO a) Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (revision af TEN-T forordning)**

– *Tidlig forelæggelse*

KOM (2021) 0812

EUU alm. del (2021-22) – bilag 477 (samlenotat side 2)

KOM (2021) 0812 – bilag 3 (skriftlig forelæggelse af 11/4-22)

**Transportministeren (Trine Bramsen):** TEN-T-forordningens formål er at understøtte etableringen af et fælleseuropæisk transportsystem ved at fastlægge et geografisk TEN-T-net, hvor der stilles krav til de enkelte transportformer på TEN-T-nettet.

Kommissionen har fire overordnede målsætninger med revisionen:

- Forslaget skal bidrage til at understøtte den grønne omstilling af transportsektoren.
- Forslaget skal gøre den europæiske transport mere effektiv og gnidningsløs.
- Forslaget skal øge TEN-T-nettets modstandsdygtighed over for klimaforandringer.
- Rapporterings- og overvågningsinstrumenter skal forbedres med henblik på at sikre bedre implementering.

Regeringen estimerer foreløbig, at det vil koste omkring 4 mia. kr. at implementere kravene. Estimateret er dog behæftet med stor usikkerhed på grund af den lange implementeringsfrist, ligesom de endelige krav endnu ikke er fastlagt. Samtidig er det vigtigt at skelne mellem statsfinansielle omkostninger til krav, der ikke kan undtages, og statsfinansielle omkostninger til krav, der kan undtages ud fra samfundsøkonomiske hensyn. Omkostningerne til de krav, der ikke kan undtages, er opgjort til omkring 0,4 mia. kr. frem mod 2050.

De øvrige medlemsstater har generelt taget positivt imod forslaget og udtrykt opbakning til formålet med revisionen. En stor del af medlemsstaterne har dog samtidig udtrykt en vis bekymring og skepsis over for de øgede krav til de enkelte transportformer.

Regeringen støtter forslaget overordnede målsætning, idet regeringen finder det vigtigt, at man i EU har et effektivt transportsystem, der understøtter mobiliteten af passagerer og varer. Regeringen er positiv over for, at der med revisionen af TEN-T-forordningen er et større fokus på, hvordan TEN-T-nettet kan bidrage til at sikre den grønne omstilling af transportsektoren. Det kan f.eks. ske ved at skabe synergier til andre EU-retsakter, såsom Kommissionens forslag til etablering af en infrastruktur for alternative drivmidler.

Regeringen er herudover positiv over for, at der i forslaget indgår en fleksibilitet i form af undtagelsesbestemmelser. Der er en række krav i forordningen, hvor det i en dansk kontekst ikke giver mening at foretage investeringer i infrastrukturen. Regeringen finder det derfor vigtigt, at undtagelsesbestemmelserne fastholdes med henblik på at sikre, at der ikke foretages investeringer af infrastruktur, som ikke kan berettiges ud fra politiske målsætninger eller samfundsøkonomiske hensyn.

I fastlæggelsen af krav er regeringen ligeledes optaget af, at der tages højde for proportionalitetsprincippet, hvor kravenes økonomiske omkostninger skal vejes op imod den grænseoverskridende EU-merværdi, som kravene medfører. Lokale udfordringer, der kun i lav eller ingen grad bidrager til at understøtte den interregionale eller internationale transport, bør derimod håndteres på lokalt, regionalt eller nationalt niveau. Det gælder især for kravene til byknudepunkterne.

Regeringen er kritisk over for, at der med forordningsforslaget stilles krav om, at medlemsstaterne skal sikre etablering af sikre parkeringsområder. Regeringen finder, at tilvejebringelsen af øget kapacitet, som sikrer, at lastbilchauffører kan afholde deres lange hvil, er en opgave, der tilfalder erhvervet og ikke medlemsstaterne.

Endelig finder regeringen, at det er vigtigt, at forslaget administrative omkostninger reduceres mest muligt for medlemsstaterne for at undgå unødige administrative byrder. Ligeledes er det vigtigt, at Kommissionen ikke tildeles for vidtrækkende beføjelser i implementeringen af TEN-T-nettet.

**FO** Det indstilles således, at Danmark lægger stor vægt på, at

- undtagelsesbestemmelserne i forordningsforslaget fastholdes, og at der er en vis fleksibilitet i processen for ansøgninger om undtagelserne.
- kravene i TEN-T-forordningen herunder især kravene til byknudepunkter tilføres en grænseoverskridende EU-merværdi.
- kravet om, at medlemsstaterne skal sikre etableringen af sikre parkeringsområder med en maksimal distance på 100 kilometer, udgår af forslaget, idet der lægges vægt på, at de administrative omkostninger for medlemsstaterne reduceres mest muligt med henblik på at undgå unødige omkostningsfuld rapportering.
- Kommissionens beføjelser med forordningen ikke bliver for vidtrækkende gennem brugen af gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, idet prioriteringen af implementeringen af nationale infrastrukturprojekter først og fremmest bør være en opgave, der tilfalder medlemsstaterne.

**Kim Valentin (V):** Venstre støtter forhandlingsoplægget.

Sagen bør køres i en meget tæt dialog med transportordførerne, når forhandlingsoplægget udvikler sig. Da det er en meget tidlig fremlæggelse, kunne der derfor godt være en idé i, at man endnu en gang inddrager eventuelt Europaudvalget, men i hvert fald transportordførerne i det.

Vi vil gerne have, at det tilsikres, at den kommende opgradering af den jyske transportkorridor mellem Tyskland og Norge indgår i TEN-T. Konkret med projekterne menes for det første anlæggelse af den jyske parallelmotorvej og for det andet den tredje Limfjordsforbindelse. Det sidste har vi lige sat et spørgsmålstejn ved, for det kan være, at det kan afklares. Begge projekter bør kunne opnå EU-tilskud for TEN-T som kraftig forbedring af den overordnede EU-infrastruktur. Det samme bør gælde jernbanen med hensyn til projekt om anlæggelse af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg.

Der kommer givetvis nye oplysninger, når man kommer længere ind i forhandlingerne, og der mangler også en masse tal. Det kunne være rart at få dem ind i sagen på et senere tidspunkt, og derfor vil jeg lægge op, at ministeren kommer tilbage i udvalget, så vi bliver oplyst på et højere niveau, og eventuelt også, hvis ministeren har brug for det, udvider forhandlingsoplægget til det, som vi lægger i vores politiske bemærkning. Det er vores hovedbekymring.

Hvor er vi i forhandlingerne? Hvad regner ministeren med, at man kan nå inden for en tidshorisont?

Forventer man bred enighed om det, der lægges stor vægt på?

Jeg er nysgerrig på, at man vil have sikre parkeringsområder også i Danmark. Vi lider ikke under usikre parkeringsområder, men der er andre steder i Europa, hvor man sandsynligvis har brug for det. Kan man ikke lægge op til, at de enkelte lande selv kan finde ud af, om det skal være det ene eller det andet? Jeg spørger til det, fordi vi nogle gange ikke udfordrer nærhedsprincippet nok.

**Henning Hyllested (EL):** Jeg synes generelt, det er ganske vanskeligt at tage stilling, for det er nogle meget fluffy formuleringer i regeringens generelle holdning. Jeg fangede ikke alle vægtene, så det vil jeg selvfølgelig også spørge til.

Der er mange gode formuleringer i regeringens generelle holdning om, at man hilser det velkommen, og man støtter Kommissionens overordnede målsætning om grøn omstilling. Lige pludselig bliver man så konkret og finder det vigtigt, at man f.eks. tager modulvogntog i brug. Det bryder Enhedslisten sig ikke om. Vognmændene kunne lige så godt udnytte kapaciteten i de lastbiler, de allerede har kørende. EU har faktisk hen ad vejen beregnet, at der er rigtig meget tomkørsel eller delvis tomkørsel.

Man er også meget positiv over for Kommissionens forslag om, at man fastholder det eksisterende geografiske TEN-T. I forlængelse af Kim Valentins bemærkning er der måske behov for at udvide det. Man kan altid diskutere om den midtjyske motorvej – hvis den bliver til noget – er en ny transportkorridor, men det kan godt være, at det skulle præciseres. Og hvad med jernbanestrækningen fra Lunderskov til Esbjerg? Den tilhører ikke det såkaldte hovednetværk i dag, den tilhører bare TEN-T-netværket i al almindelighed. Man kan altså sige, at det er en underordnet strækning. Jeg synes, at man skulle opgradere den. Det er ikke bare, fordi jeg selv bor der, men der ligger en stor havn for enden, som der foregår en voldsom samhandel ud af, og i sin tid var det i øvrigt med Storbritannien som EU-land.

Jeg bemærker desuden, at man bare noterer sig at øge ambitionsniveauet for den europæiske jernbaneinfrastruktur. Jeg er ked af, at man lægger afstand på den måde. Man er selvfølgelig positiv over for elektrificering, og at det nye signalsystem implementeres – det kan jeg godt forstå, for det er vi jo i gang med, så det er nemt nok at tilslutte sig. Men hvad med elektrificeringen fra Aalborg til Frederikshavn? Den har været diskuteret løbende, og vi har spurgt den tidligere regerings transportminister, om ikke der skulle elektrificeres, når det nu var en del af TEN-T-netværket. Det var en del af togfonden i sin tid, men den tidligere regering afskaffede elektrificeringen fra Aalborg til Frederikshavn, og vi fik svar om, at det behøvede man ikke. Jeg husker ikke svaret i detaljer, men jeg kan huske, at jeg tænkte, at det var lige godt pokkers. Var det ikke en idé at få det på dagsordenen igen?

Jeg tror, at en af grundene til, at man bare noterer sig de ting på jernbaneområdet, er, at der er muligheder for undtagelser. F.eks. kan man blive undtaget fra at etablere jernbaneforbindelser til TEN-T-lufthavne, så heldigvis for regeringen behøver man ikke etablere en jernbane fra Vejle til Billund Lufthavn – den såkaldte Tullebane. Den var en del af togfonden i sin tid, men den røg i svinget i infrastrukturforhandlingerne til min og Dansk Folkepartis store utilfredshed. Jeg synes, at man skal etablere en jernbane, og det kunne man benytte denne lejlighed til.

Der er også et krav om, at hastigheden for passagertransport skal være 160 km/t. Gælder det også for regionalbanerne? Det var da interessant. Det har vi faktisk også stillet forslag om som led i togfonden – ikke alle steder, men der kunne opnås betydelige rejsetidsbesparelser på den baggrund. Det synes jeg at regeringen skulle se på. Jeg opfatter det, som om man tager en lille smule afstand fra det.

Der er kommet fire byer til som byknudepunkter, Esbjerg, Odense, Vejle og Aalborg. Hvorfor er Fredericia ikke med? Der er en kæmpe havn og store visioner for at udvikle multimodal transport omkring Fredericia havn. Det er den eneste havn i Danmark med en såkaldt indlandshavn, som ligger inde ved Taulov. Og sådan kunne jeg blive ved.

Regeringen er meget kritisk over for at etablere sikre parkeringsområder med 100 kilometers mellemrum – jeg er helt enig. Det synes jeg er vildt overflødigt, og det hører ikke med til undtagelsen, så det er man tvunget til at gennemføre, hvis forslaget bliver vedtaget, og det gør det nok i et eller andet omfang. Derfor forstår jeg ikke, hvorfor regeringen ikke lægger afgørende vægt på, at man ikke vil være med til det.

Jeg er enig i, at det er vigtigt, at Kommissionen i implementeringen af TEN-T-nettet ikke får vidtrækkende beføjelser, som der egentlig er lagt op til. Derfor forstår jeg heller ikke, at regeringen ikke lægger afgørende vægt på det. Der er mange ting, jeg synes, der skal træffes beslutning om nationalt, selv om det indgår i et transeuropæisk net.

Vi er meget kritiske over for forslaget.

**Alex Ahrendtsen (DF):** En tak til Venstre – det er ganske godt set at spille de nationale ting ind i det transeuropæiske netværk. Det er fornuftigt, og det kan vi godt støtte. Jeg ærgrer mig over, at jeg ikke selv havde set det.

Dansk Folkeparti har siden partiets start været en stærk tilhænger af det indre marked, og det er vi stadig væk. Derfor kan vi godt bakke op om regeringens forhandlingsoplæg. Vi synes faktisk, at det

er meget fornuftigt. Hvad vil man gøre med henblik på de forskellige undtagelseskrav? Nogle af dem kan jo blive til krav, sådan som det er formuleret.

**Katarina Ammitzbøll (KF):** Forslaget er virkelig omfangsrigt, og der er mange elementer, der gør, at det er vanskeligt at forstå vægtningen, og hvad fokus er.

Hvor meget fylder det grønne? Der står, at det skal være bæredygtigt, men der står også nogle ting, hvor det slet ikke kommer frem – skal der være grøn energi, elbiler og ladere? Har man taget højde for, hvor dyrt det er at elektrificere med de nuværende energipriser? Hvad ser vi ind i, hvor skal det komme fra, og hvilken tidsperiode ser vi ind i?

Delen om parkeringsområder er meget konkret, og det er måske et meget rigtigt krav, som ikke rigtig giver mening her. Jeg synes i hvert fald, at det vil være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at vi selv afgør, hvor vi lægger vores egne parkeringsområder.

Forslaget springer meget i niveau, så vi vil gerne bede om en uddybning af, hvad vægtningen er, og hvad regeringen præcis mener.

Hvornår skal forslaget i Rådet, hvornår forventer man, at der skal være enighed, og hvor meget tid har vi? Som Venstre nævnte, vil vi også gerne have en bredere drøftelse, også med vores transportordførere. Forslaget er meget stort, og vi har forsøgt at sætte os ind i det i den korte tid, vi har haft til det, men vi vil gerne have mulighed for at få en teknisk gennemgang, hvor transportordførere også kan deltage.

**Christoffer Aagaard Melson (V):** Vi får fire nye byknudepunkter med Vejle, Esbjerg, Odense og Aalborg. Hvad tænker ministeren om – som bl.a. Dansk Industri påpeger – at det vil være fornuftigt, at vi fik flere med, også på baggrund af hvilke muligheder og ulemper det giver i de byer, der ikke kommer med? F.eks. kunne Fredericia og Kolding være muligheder. Vi har også andre byer, hvor vi har forskellige muligheder for at skifte mellem alle forskellige transportformer.

Danske Havne spørger, hvorfor Aabenraa Havn ikke er en del af det. Hvad tænker ministeren om det, og kan og vil man eventuelt arbejde for det? Eftersom der ikke er banebetjening, går jeg ud fra, at det er et af problemerne. Der mangler indskibning i Sønderjylland, som det er lagt op nu.

**Transportministeren (Trine Bramsen):** Både Henning Hyllested og Christoffer Aagaard Melson spørger til byknudepunkter. Som jeg har forstået det, er det objektive kriterier, der ligger til grund for, hvornår noget kan være et byknudepunkt. Derfor kan vi ikke bare selv vælge, hvilke byer der skal være på listen – det kunne ellers være dejligt, og så tror jeg også, at vi havde mange gode byknudepunkter. Hvis man skal sørge for, at en by kan blive et byknudepunkt, er det bedste derfor nok, at man kigger på kriterierne. Et af kriterierne er en grænse på 100.000 indbyggere – så der skal arbejdes lidt stærkt i Aabenraa.

Jeg har selv været ganske optaget af parkeringsområderne, som Kim Valentin, Henning Hyllested og Katarina Ammitzbøll spørger til. Vi har en sag kørende med Kommissionen om, at vi ikke ønsker en timegrænse for, hvor lang tid man skal kunne have ophold på en rasteplads, netop fordi vi ikke vil have, at udenlandske chauffører skal bo på danske rastepladser. Vi deler derfor bekymringen, og jeg tror ikke, at Kommissionen er i tvivl om, hvad vores holdning er til det. Der er en risiko for, at vi taber sagen, men hensigten har været meget klart at markere, at vi har store bekymringer



hvad angår rastepladser, som skal bruges til ophold igennem længere tid. Jeg ser det faktisk som afgørende for at kunne komme cabotagekørsel og social dumping til livs, at vi ikke stiller offentlige rastepladser til rådighed for, at man kan blive beordret ind på danske rastepladser.

Kim Valentin og Katarina Ammitzbøll efterlyser yderligere inddragelse, og det synes jeg er helt relevant. Som jeg har forstået det, skulle beslutningen have været på mødet i juni 2022. Men vi har allerede nu fået at vide, at det ikke kommer til at ske, fordi det ikke når at være klar til det tidspunkt, og det åbner op for en yderligere inddragelse. Jeg er faktisk helt enig i, at det vil være ganske fornuftigt med en teknisk gennemgang for EU-ordførere og transportordførere.

Kim Valentins og Henning Hyllesteds spørgsmål om togstrækninger rammer igen ind i de objektive kriterier for, hvornår noget kan regnes med ligesom for byknudepunkterne. Togfonden ligger måske i et lidt andet forum, men jeg er helt enig i, at vi skal have drøftelser om udbyggelsen af dansk infrastruktur på det område. Men vi kan ikke spille ind med, hvad vi har besluttet, der udestår af interessante drøftelser.

Modulvogntog, som Henning Hyllested nævner, er et ønske, og der er politisk opbakning til, at vi giver mulighed for længere lastbiler på vejene. Uagtet at der er en interessant diskussion om jernbane og godstransport, ønsker et flertal i Folketinget, at vi skal have modulvogntog implementeret. Vi sender om kort tid en ansøgning til Kommissionen om, at vi skal være teststed for de meget lange lastbiler. Derfor synes jeg, at det er naturligt, at det afspejles, når der er politisk opbakning til det.

Henning Hyllested ønsker også afgørende vægt på at undgå social dumping. Vi vil gerne se på, om vi kan gøre det til en afgørende vægt i stedet for at lægge vægt på det.

**Henning Hyllested (EL):** Strækningen fra Aalborg til Frederikshavn er en del af TEN-T-netværket, og sådan som Enhedslisten opfattede det i sin tid, skulle der også være elektrificeret. Men vi fik svar tilbage fra den tidligere regering om, at det faktisk ikke var nødvendigt at elektrificere fra Aalborg til Frederikshavn. Vil ministeren undersøge, om det virkelig er rigtigt? Vi kom ikke længere med det dengang, men vi satte store spørgsmålstejn ved, om det virkelig var rigtigt, at man kunne sige, at det ikke var nødvendigt at elektrificere en strækning midt i TEN-T-netværket.

**NOT Transportministeren (trine Bramsen):** Det er et godt spørgsmål, så det går jeg tilbage og finder ud af.

**NOT** Jeg vil også se på spørgsmålet om yderligere vejstrækninger, som Henning Hyllested spurgte til tidligere. Umiddelbart synes jeg, at det lyder interessant. Der er garanteret alle mulige forbehold, så jeg vender tilbage på, om det kan lade sig gøre at få dem med ind.

**Formanden (Eva Kjer Hansen):** Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Enhedslisten har ytret sig imod det.

**FO**      **b) Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer**

– Tidlig forelæggelse

KOM (2021) 0813

EUU alm. del (2021-22) – bilag 477 (samlenotat side 35)

KOM (2021) 0813 – bilag 2 (skriftlig forelæggelse af 11/4-22)

**Transportministeren (Trine Bramsen):** Direktivet kaldes også ITS-direktivet (Intelligent Transport System). Kommissionen foreslår en opdatering af ITS-direktivet, fordi der er behov for at tage hensyn til nye ITS-relaterede teknologier og udfordringer samt forbedre koordineringen af datatilgængeligheden. Man ønsker desuden at forbedre tilgængeligheden af transportdata, og det opnås bl.a. ved at gøre data tilgængelig i et digitalt maskinlæsbart format.

Forslaget vurderes ud over kravet om tilvejebringelse af dynamisk data på sikre parkeringspladser ikke at have store konsekvenser for statsvejnettet. Det vurderes dog, at opfyldelsen af forslaget krav om tilvejebringelse af data på kommunalt niveau kan medføre betydelige omkostninger. Kommunernes Landsforening (KL) har foreløbig angivet, at kravene vil medføre merudgifter på 300-500 mio. kr. til opstart og efterfølgende driftsudgifter. Såfremt forslaget vedtages, må det forventes at udløse et tilsvarende dut-krav (det udvidede totalbalanceprincip).

Forslaget er generelt blevet positivt modtaget af de øvrige medlemslande, om end der blandt nogle har været rejst kritik af, at myndighederne i fremtiden skal tilvejebringe data, der på nuværende tidspunkt ikke er tilgængelige, samt at Kommissionen gennem de delegerede retsakter får et for omfattende mandat. Formandskabet har fremsat et kompromisforslag, der betyder, at beslutningen om, hvilke data der skal deles på hvilket vejnet og fra hvornår, udskydes til senere og vedtages i forbindelse med en selvstændig gennemførelsesretsakt.

Regeringen er generelt positivt indstillet over for udbredelsen af ITS, der kan være med til at understøtte udviklingen mod digitaliseringen af transportsektoren i Danmark og på tværs af EU. Det anses som en forudsætning for fremtidens forbundne og selvkørende mobilitet. Samtidig noterer regeringen sig, at der med initiativet vil blive stillet øgede krav til indhentningen af data, som ikke understøttes i dag.

**FO**      Derfor indstiller regeringen, at Danmark lægger stor vægt på, at

- der sikres fleksibilitet for fristerne for tilvejebringelse af ny data.
- kravet til omfanget af vejnettet begrænses til det statslige vejnet.
- offentlige myndigheder ikke pålægges at tilvejebringe dataforsikrede rastepladser, idet der lægges vægt på, at kravene til nye datatyper begrænses til de mest væsentlige.

**Kim Valentin (V):** Venstre støtter forhandlingsoplægget.

Det forventes, at der kommer et dut-krav. Har vi nogen forventninger om, hvor store beløb vi snakker vi om? Når vi bevæger en lillefinger her, taler vi jo om milliarder.

**Henning Hyllested (EL):** Jeg synes simpelt hen ikke, at jeg kan læse ud af regeringens holdning, hvad man vil. Man skriver, at det vurderes generelt hensigtsmæssigt, at man understøtter udviklingen mod digitaliseringen af transportsektoren. Det gør Enhedslisten også, men det er simpelt hen for løst til, at vi kan støtte forhandlingsoplægget, for vi aner ikke, hvad vi egentlig støtter, og hvor det havner.

**Alex Ahrendtsen (DF):** Det vedrører det indre marked, og derfor kan vi støtte forhandlingsoplægget. Vi er også for, fordi det ville hjælpe chaufførerne, og det er altid godt.

**Katarina Ammitzbøll (KF):** Det Konservative Folkeparti kan også støtte forhandlingsoplægget. Hvad er regeringens holdning til betydningen i Danmark? Er den digitaliseringsstrategi, man netop har lanceret, tænkt med ind på transportsiden, og hvordan Smart City kunne udbygges her? Hvad skal det løfte i Danmark, og hvor står vi selv henne?

**Transportministeren (Trine Bramsen):** Hvad angår dut og kommunale veje kæmper vi imod, at de kommunale veje skal indgå, og dermed efterkommer vi ønsket fra KL og kommer deres bekymring i møde. De har selv angivet, at det handler om 300-500 mio. kr., men fra dansk side skubber vi på for, at det helt skal udgå af forslaget. Derfor er det også et af ønskerne i forhandlingsoplægget, at vi kan bede om, at det ikke skal indgå.

**Formanden (Eva Kjer Hansen):** Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Enhedslisten har ytret sig imod det.

- FO**      **c) Europa-Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse om indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Ukraine**  
– Tidlig forelæggelse  
KOM (2022) 0167  
EUU alm. del (2021-22) – bilag 477 (samlenotat side 48)

*Punkt 3c og 3d blev forelagt sammen.*

- FO**      **d) Europa-Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse om indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Republikken Moldova**  
**Forelæggelse ved transportministeren**  
– Tidlig forelæggelse  
KOM (2022) 0168  
EUU alm. del (2021-22) – bilag 477 (samlenotat side 58)

**Transportministeren (Trine Bramsen):** Forslagene om forhandlinger om en aftale om vejgods-

transport mellem Den Europæiske Union og henholdsvis Ukraine og Moldova er næsten ens, hvorfor jeg forelægger de to forslag samlet.

Begge henstillinger har til formål at afbøde virkningerne af Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression mod Ukraine, som har forårsaget store ødelæggelser i den lokale infrastruktur og begrænser muligheden for at udføre international transport. For at kunne opretholde godstransporten og forsynings sikkerheden ønsker Kommissionen at indlede forhandlinger med henholdsvis Ukraine og Moldova om aftale om vejgodstransport. Kommissionen foreslår, at aftalerne skal gælde, så længe den russiske invasions konsekvenser for infrastruktur og transportaktiviteter vurderes alvorlig.

Forslagene er generelt blevet positivt modtaget af de øvrige medlemsstater, og der hersker bred enighed om at udvise solidaritet med både Ukraine og Moldova i lyset af den russiske invasion. Samtidig har flere medlemsstater udtrykt bekymring for de øgede kompetencer, som Kommissionen vil få med aftalerne.

Regeringen forholder sig helt generelt tilbageholdende over for yderligere liberalisering af vejtransporten mellem EU og tredjelande ud fra et hensyn til europæiske chaufførers sociale vilkår og et ønske om at sikre retfærdige konkurrenceforhold. Samtidig står det klart, at der med den russiske invasion af Ukraine er opstået en helt ekstraordinær situation, der gør, at regeringen i dette tilfælde kan støtte Kommissionens forslag. Regeringen mener dog, at den nuværende formulering vedrørende aftalernes udløb er for vag, og at det bør vedtages med en klart defineret og passende tidsmæssig gyldighedsbegrænsning. Dertil bør en eventuel forlængelse skulle godkendes af medlemslandene.

**FO** Det indstilles således for Kommissionens forslag om at indlede forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem EU og Ukraine, at

- Danmark lægger stor vægt på, at forslagene vedtages med en klart defineret, passende tidsmæssig begrænsning, og at en forlængelse af aftalerne skal være klart tidsmæssigt begrænset og godkendt af medlemsstaterne.
- der lægges vægt på, at forslagens vedtagelse ikke skaber præcedens for overførsel af kompetencer fra medlemsstaterne til Kommissionen på vejtransportområdet.

**FO** Det indstilles således for Kommissionens forslag om at indlede forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem EU og republikken Moldova, at

- Danmark lægger stor vægt på, at forslaget vedtages med en klart defineret, passende tidsmæssig begrænsning, og at en forlængelse af aftalen skal være klart tidsmæssigt begrænset og godkendt af medlemsstaterne.
- der lægges vægt på, at forslagens vedtagelse ikke skaber præcedens for overførsel af kompetencer fra medlemsstaterne til Kommissionen på vejtransportområdet.

**Kim Valentin (V):** Venstre støtter forhandlingsoplægget.

**Henning Hyllested (EL):** Enhedslisten støtter mange ting i regeringens holdning. Men vi er godt nok nervøse for, at man ikke bruger de rigtige vægte i forhandlingsoplægget. Det er fint, at regerin-

gen er tilbageholdende over for yderligere liberalisering. Det har vi godt nok kæmpet meget med, og det er glædeligt, at regeringen gentager det. Vi er også enige i, at den nuværende formulering vedrørende aftalernes udløb simpelt hen er for vag og tillægger Kommissionen for vidtgående kompetencer i fastlæggelsen af aftalens gyldighedsperiode. Derfor forstår jeg ikke, hvorfor regeringen ikke sætter foden ned og lægger afgørende vægt på det, hvilket Enhedslisten meget gerne vil have. Det er en midlertidig aftale, og der skal være klare bestemmelser for, hvornår det slutter. Regeringen lægger vægt på, at det skal være med udløb af 2022. Det støtter vi, men hvis man ikke lægger afgørende vægt på det, vil det fortsætte, og det vil efter vores mening være en ren katastrofe, hvis Kommissionen pludselig har beføjelser til at lade det køre.

Det skal selvfølgelig ses i lyset af den sociale dumping, der finder sted på landevejen, ikke mindst med ukrainske chauffører – ganske vist på polske tilladelser. Jeg har noteret mig, at cabotagekørsel ikke er omfattet af den midlertidige tilladelse. Det er kun bilateral transport og transittransport, for man skal kunne køre igennem et land for f.eks. at kunne komme til Danmark fra Ungarn. Men betyder det, at ungarske chauffører kan udstationeres i Danmark og køre bilateral transport mellem Danmark og Sverige, altså såkaldt tredjelandskørsel, uden problemer? Det ville efter min mening være en ren katastrofe.

Gyldighedsperioden er enormt vigtig, for hvor længe trækker krigen i Ukraine ud? Den kan vare 5 eller 10 år. Det vil være en ren katastrofe, hvis der skal køre ungarske vognmænd og chauffører rundt på lempeligere vilkår end danske vognmænd og chauffører i mange år. Derfor synes jeg, at man skal lægge afgørende vægt på, at der er en klar gyldighedsperiode, f.eks. med udgangen af 2022. Hvis man lægger op til at forlænge aftalen, skal der også slås fast, at så er der en ny gyldighedsperiode med en dato for udløb.

På baggrund af vægtningen i forhandlingsoplægget kan Enhedslisten ikke støtte det på trods af de positive ting, som regeringen lægger op til. Vi synes simpelt hen, at det giver for store muligheder for ulige konkurrence for danske vognmænd og danske chauffører.

De samme bemærkninger gælder for forslaget om Moldova.

**Alex Ahrendtsen (Dansk Folkeparti):** Vi er ikke så glade for hverken aftalerne eller regeringens forhandlingsoplæg. Det er ikke kritisk nok. Der er virkelig en risiko for, at det går ud over danske virksomheder og deres konkurrencekraft, og at det går ud over danske chauffører. Jeg vil gerne understrege, at vi har forståelse for Ukraines og Moldovas ulykkelige situation, og vi er solidariske med de to lande. Vi skal gøre alt, hvad vi kan, for at støtte og hjælpe, så vi kan få banket de russiske slyngler på plads og helst banke dem ud af landene. Men vi vil være kedede af at sige ja til regeringens forhandlingsoplæg, for det er elastisk i metermål, og vi er bange for, at det vil blive udnyttet til at underminere danske transportvirksomheder, der i forvejen har det svært.

**Katarina Ammitzbøll (KF):** Vi har også forståelse for udfordringen, men vi mener heller ikke, at det må være uden tidsfrist. Vi må se tiden an, for vi ved ikke, hvad der sker, og det kan desværre godt være, at vi bare får en lang frossen konflikt med Rusland og Ukraine. Der er også hensyn til vores egen transportbranche.

**Transportministeren (Trine Bramsen):** Det franske formandskab har kun mandat til at fremsætte forslag, der løber indtil 31. marts 2023. Fra dansk side siger vi, at udløbsdatoen skal indskrænkes endnu mere, så der er ventiler inden. Det skal ikke forstås sådan, at det kan løbe i det uendelige.

**Henning Hyllested (EL):** Det er en lidt underlig situation, for det er helt afgørende for os, at der bliver lagt afgørende vægt på en tidsbegrænsning. Gerne som ministeren har skitseret det med udgangen af 2022 og også tidsbegrænsning på en eventuel forlængelse. Jeg ved ikke, hvordan man rent processuelt gør det, men hvis det ender med, at man lægger afgørende vægt på det, vil jeg gerne være med til at ændre vores negative indstilling til forhandlingsoplæggene til en positiv.

**Anne Sophie Callesen (RV):** Vi bakker op om forhandlingsoplæggene, som de står nu. Vi mener ikke, at der skal være afgørende vægt på en bestemt dato, så vi risikerer at tvinge regeringen til at stemme imod som det eneste land, hvis man ikke får det med.

**Transportministeren (Trine Bramsen):** Hvis vi ændrer indstillingen til afgørende vægt, og vi ikke får det igennem, vil vi være det eneste land, der stemmer imod. Det vil være rigtig svært for regeringen at stå alene i EU-kredsen og skulle stemme imod at hjælpe Ukraine på dette område.

**Kim Valentin (V):** Vi er heller ikke interesserede i afgørende vægt.

**Formanden (Eva Kjer Hansen):** Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Enhedslisten og Dansk Folkeparti har ytret sig imod det.

#### **e) Siden sidst**

*Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.*

*Mødet sluttede kl. 13.47.*