



FOLKETINGET

Europaudvalget

Referat af 33. europaudvalgsmøde

Mødedato: onsdag den 28. maj 2025

Tidspunkt: Kl. 08.30

Sted: vær. 2-133

Dagsorden

Den 27. maj 2025

- L 1. Politisk drøftelse og afgivelse af betænkning over B 135 (om forbud mod import i EU af kinesisk teknologi, der udgør en sikkerhedsrisiko) (DF)
B 135 – Bilag 3 (udkast til betænkning)
- L 2. Status på den parlamentariske del af EU-formandskabet
- L 3. Evaluering af lukket ekspertmøde om fælles EU-gæld
- L 4. Meddelelser fra formanden
- FO 5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om foranstaltninger over for transportvirksomheder, der letter eller deltager i menneskehandel eller smugling af migranter i forbindelse med ulovlig indrejse på Den Europæiske Unions område
Forelæggelse ved transportministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2021) 0753
KOM (2021) 0753 – Bilag 2 (samlenotat)
KOM (2021) 0753 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)
KOM (2021) 0753 – svar på spm. 1 om oversendelse af non-papers eller positionspapirer
- 6. Rådsmøde nr. 4101 (transport, telekommunikation og energi – transport) den 5. juni 2025
Forelæggelse ved transportministeren
EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)
Rådsmøde 4101 – Bilag 2 (samlenotat)

7. Rådsmøde nr. 4101 (transport, telekommunikation og energi – telekommunikation) den 6. juni 2025
Dagsordenspunkt 3 forelægges ved ministeren for samfundssikkerhed og beredskab
EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)
Rådsmøde 4101 – Bilag 3 (samlenotat)
- FO 8. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ikkefinansielle statistikker over erhvervsejendomme
Forelæggelse ved ministeren for digitalisering
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2025) 0100
KOM (2025) 0100 – Bilag 2 (samlenotat)
KOM (2025) 0100 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)
KOM (2025) 0100 – svar på spm. 1 om oversendelse af non-papers eller positionspapirer
9. Rådsmøde nr. 4101 (transport, telekommunikation og energi – telekommunikation) den 6. juni 2025
Dagsordenspunkt 1-2 forelægges ved ministeren for digitalisering
EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)
Rådsmøde 4101 – Bilag 1 (samlenotat)
- L 10. Eventuelt

Der vedlægges foreløbige oversigter over de under punkterne 6-7 og 9 nævnte møder.

Praktiske oplysninger:

Hvor intet andet er angivet, afholdes Europaudvalgets ordinære møder for åbne døre. Tilmelding for tilhørere skal ske *senest kl. 12.00 dagen inden mødet* ved Europaudvalgets sekretariat (europaudvalget@ft.dk; tlf. +45 33 37 36 10). Der vil være pladsbegrænsning.

Anvendte forkortelser:

FO =Forhandlingsoplæg
L =Lukket behandling

Rådsmøde nr. 4101 (transport, telekommunikation og energi – transport) den 5. juni 2025

1. Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage (Flypassagerers rettigheder)

– *Politisk enighed*

KOM (2013) 0130

KOM (2013) 0130 – svar på spm. 1 om oversendelse af non-papers eller positionspapirer

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 2 om ændringer af timegrænsen for kompensationsret

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 3 om, hvor mange danskere, der forventes at miste retten til kompensation ved ændring af timegrænsen for kompensation

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 4 om, hvordan kompensationsbeløbene ved flyforsinkelser ville se ud i 2025, hvis beløbene havde været inflationsreguleret

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 5 om omkostningerne til

kompensationsudbetalinger under den nuværende passagerforordning

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 6 om forringelse af forbrugerbeskyttelsen af hensyn til flysikkerheden

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 7 om, hvorvidt det er regeringens ambition, at 84 pct. færre passagerer i fremtiden skal have den kompensation, som de ellers har ret til i dag?

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 8 om, hvor mange minutter fly gennemsnitligt af forsinket i hhv. EU og Danmark

KOM (2013) 0130 – svar på spm. 9 om, hvordan ministeren kan dokumentere sin påstand om, at der fremadrettet vil blive aflyst færre fly, hvis man ændrer timegrænsen for, hvornår flypassager får kompensation

KOM (2013) 0130 – svar på spm. 10 om, at danskere fremadrettet mister deres rettighed til kompensation som følge af Kommissionens forslag

KOM (2013) 0130 – Bilag 10 (Fortroligt kompromisforslag fra det polske formandskab)

KOM (2013) 0130 – Bilag 13 (henv. af 26/5-25 fra Persson advokatfirma)

EUU alm. del (20121) – Bilag 472 (udvalgsmødereferat side 1345 FO, forhandlingsoplæg forelagt 7/6-13)

EUU alm. del (20241) – Bilag 340 (udvalgsmødereferat side 19 FO, revideret forhandlingsoplæg forelagt 21/2-25)

EUU alm. del (20131) – Bilag 302 (udvalgsmødereferat side 639 FO, forhandlingsoplæg forelagt 7/2-14)

2. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område og direktiv om registreringsdokumenter for motorkøretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre, der er registreret i nationale køretøjsregistre (Synspakken)
– *Udveksling af synspunkter*
KOM (2025) 0179, KOM (2025) 0180
3. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (Vægt og dimensioner)
– *Generel indstilling/fremskridtsrapport*
KOM (2023) 0445
EUU alm. del (20231) – Bilag 161 (udvalgsmødereferat side 34 FO, forhandlingsoplæg forelagt 3/11-23)
EUU alm. del (20231) – Bilag 656 (udvalgsmødereferat side 45, senest behandlet i EUU 12/6-24)
4. Eventuelt
5. Siden sidst

Alle dagsordenspunkter hører under Transportministeriets ressort.

Rådsmøde nr. 4101 (transport, telekommunikation og energi – telekommunikation) den 6. juni 2025

1. Rådskonklusioner om modstandsdygtig og pålidelig konnektivitet
 - *Vedtagelse*KOM (2024) 0081
2. Politisk drøftelse af satellitkommunikation som en byggesten for strategisk autonomi – behov for en omfattende tilgang
 - *Politisk drøftelse*
3. Forslag til Rådets henstilling om et EU-blueprint for cyberkrisestyring (Cyber Blueprint)
 - *Politisk drøftelse/vedtagelse*KOM (2025) 0066
4. Eventuelt
5. Siden sidst
 - a) Orientering om EU's beredskabsstrategi

Dagsordenspunkterne 1-2 hører under Ministeriet for Digitaliserings ressort.

Dagsordenspunkterne 3 samt siden sidst hører under Ministeriet for Samfundssikkerhed og Beredskab.



Europaudvalget

Fortroligt referat af 33. europaudvalgsmøde

Dato: onsdag den 28. maj 2025

Tidspunkt: Kl. 08.30

Sted: vær. 2-133

Til stede: Brigitte Klitskov Jerkel (KF), formand, Henrik Møller (S), næstformand, Christian Friis Bach (V), Peter Juel-Jensen (V), Ammar Ali (M), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD), Alexander Ryle (LA), Louise Brown (LA), Claus Jørgensen (SF), Søren Søndergaard (EL), Samira Nawa (RV) og Sascha Faxe (ALT).

Desuden deltog: Transportminister Thomas Danielsen, minister for samfundssikkerhed og beredskab Torsten Schack Pedersen og minister for digitalisering Caroline Stage Olsen

- L Punkt 1. Politisk drøftelse og afgivelse af betænkning over B 135 (om forbud mod import i EU af kinesisk teknologi, der udgør en sikkerhedsrisiko) (DF)**
B 135 – Bilag 3 (udkast til betænkning)

Punktet blev forelagt for lukkede døre.

L Punkt 2. Status på den parlamentariske del af EU-formandskabet

Punktet blev forelagt for lukkede døre.

.

L Punkt 3. Evaluering af lukket ekspertmøde om fælles EU-gæld

Punktet blev forelagt for lukkede døre.

L Punkt 4. Meddelelser fra formanden

Punktet blev forelagt for lukkede døre.

FO Punkt 5. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om foranstaltninger over for transportvirksomheder, der letter eller deltager i menneskehandel eller smugling af migranter i forbindelse med ulovlig indrejse på Den Europæiske Unions område

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2021) 0753

KOM (2021) 0753 – Bilag 2 (samlenotat)

KOM (2021) 0753 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)

KOM (2021) 0753 – svar på spm. 1 om oversendelse af non-papers eller positionspapirer

Transportministeren (Thomas Danielson): I maj 2021 annoncerede den belarusiske præsident, Aleksandr Lukasjenko, at Belarus ville åbne grænserne for irregulære migranter til EU. På den måde blev migranter brugt af Belarus som et politisk middel til at presse EU. Som reaktion på den irregulære migration fremsatte Kommissionen dette forslag som et hasteforslag i november 2021. Formålet er at give værktøjer til at håndtere de transportvirksomheder, som hjælper med denne aktivitet.

I praksis lægges der med forslaget op til, at Kommissionen får beføjelser til at vedtage tiltag mod transportvirksomheder, der deltager i irregulær migration på tværs af alle transportformer. Med forslaget vil Kommissionen kunne fratage transportvirksomheder deres mulighed for at udøve deres virksomhed. Det gælder, hvis virksomhederne har bidraget til irregulær migration, og hvis der er risiko for, at det vil fortsætte, hvis der ikke gribes ind.

Helt konkret kan man forestille sig et scenarie, hvor en vognmandsforretning – bevidst eller ubevidst – kører migranter ind over EU's ydre grænser. Såfremt vognmanden ikke selv er i stand til at sørge for, at virksomheden ikke anvendes til smugling af migranter, vil Kommissionen altså midlertidigt kunne fratage vognmandens transporttilladelse. Konkret vil Kommissionen bestemme forbuddet ved en gennemførelsesforordning, og det vil efterfølgende være op til medlemsstaterne at implementere og håndhæve forbuddet i praksis.

Da forslaget blev fremsat som et hasteforslag i 2021, var der bred enighed om, at det var et vigtigt problem at løse. Medlemsstaterne er derfor positivt stemte over for intentionen bag forslaget. Alle er enige om, at det er centralt med robuste instrumenter til at håndtere irregulær migration. Dette er regeringen også helt enig i. Det er komplet uacceptabelt at bruge immigranter som et politisk middel, og det er afgørende, at vi står sammen i EU og finder gode løsninger på problemer, der vedrører vores fælles sikkerhed. Det er også vigtigt, at vi støtter de østlige EU-lande, som den irregulære migration især går ud over.

I 2022 gik forhandlingerne dog i stå. Mange af medlemsstaterne havde svært ved at se, hvordan forslaget egentlig ville bidrage med nye værktøjer til at løse udfordringerne med irregulær migration. Samtidig er der flere store udfordringer i forslaget, som gør medlemsstaterne tilbageholdende med at bakke op om forslaget, nu hvor der ikke er en konsekvensanalyse.

Det polske formandskab har nu genoptaget forhandlingerne af forslaget, og jeg beder derfor i dag om et forhandlingsmandat.

Regeringen mener overordnet, at forslaget adresserer et meget vigtigt problem med behov for ekstraordinære løsninger, og derfor støtter regeringen formålet med forslaget. Det er dog vigtigt for regeringen, at forslaget ikke skaber flere udfordringer, end vi løser. Da der ikke foreligger en konsekvensanalyse, er det uklart, om forslaget effektivt kan bidrage til at løse problemet med irregulær migration. Der er en bekymring om, at forslaget bare gør det muligt for Kommissionen at pålægge medlemsstaterne at gennemføre tiltag, som medlemsstaterne allerede har mulighed for at gennemføre i dag.

I forlængelse heraf ser vi en række udfordringer i forslaget, som jeg vil fremhæve.

Den første udfordring er beføjelserne til Kommissionen. Regeringen og de fleste andre medlemsstater er bekymrede for, at der med forslaget delegeres rigtig store beføjelser til Kommissionen. Kommissionens beføjelser på luftfartsområdet er særlig bekymrende. Her kan der ske en forskydning af kompetence, så medlemsstaterne i praksis afgiver kompetence til Kommissionen. Helt konkret vil det kunne medføre, at det fremadrettet alene vil være EU – ved Kommissionen – som kan indgå luftfartsaftaler med tredjelande, og det er meget anderledes end i dag, hvor medlemsstaterne hver især har mulighed for at indgå luftfartsaftaler med andre lande. Vi ønsker fortsat selv at kunne indgå luftfartsaftaler som et selvstændigt land, og vi er meget opmærksomme på, at vi med dette forslag ikke indfører regler, som medfører, at det ikke bliver muligt fremover.

Samtidig er det vigtigt, at forslaget ikke betyder, at Danmark skal handle i strid med folkeretlige forpligtelser. Med forslaget vil Kommissionen eksempelvis kunne pålægge Danmark at forhindre overflyvninger i dansk luftrum fra luftfartsselskaber, som Kommissionen fastslår bidrager til irregulær migration. Men hvis luftfartsselskabet har ret til at overflyve Danmark – f.eks. på grund af en af Danmarks mange bilaterale aftaler – vil et sådant overflyvningsforbud være i strid med Danmarks folkeretlige forpligtelser over for det pågældende selskab. Det vil også være i strid med vores forpligtelser over for det land, som selskabet hører hjemme i. Regeringen finder det vigtigt, at vi ikke overdrager for meget kompetence til Kommissionen, og at vi overholder folkeretten.

En anden udfordring er selve retssikkerheden for transportvirksomhederne, hvilket både regeringen og mange medlemsstater er bekymrede for. Hensynet til hastighed må ikke medføre, at transportvirksomhederne ikke behandles ordentligt. Transportvirksomheder skal have mulighed for at forklare sig og rette op på utilsigtede fejl.

Den tredje udfordring er spørgsmålet om meningsfuld lovgivning. På trods af opbakning til formålet med forslaget er vi langt fra det eneste land, der er bekymret over for forslagets konsekvenser. Det har i forhandlingerne ført til, at meget af forslaget er blevet fjernet. Bekymringer om et forslags konsekvenser må dog ikke medføre, at et forslag kun udvandes, og regeringen mener, at den lovgivning, vi vedtager, skal skabe merværdi for samfundet. De tiltag, vi gennemfører, skal være effektive og stå i rimelig relation til de byrder, som lovgivningen medfører. Det er derfor vigtigt, at forslagets konsekvenser beregnes. Vi skal kun vedtage forslag, der giver mening, også i den virkelige verden.

FO Det indstilles, at man fra dansk side

- lægger afgørende vægt på, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse, der kan medføre en forskydning af kompetence for så vidt angår lufttrafikrettigheder herunder forårsage, at Danmark ikke kan overholde sine folkeretlige forpligtelser.
- lægger stor vægt på, at forslaget tilvejebringer hensigtsmæssige og effektive tiltag til at adressere irregulær migration.
- lægger stor vægt på, at muligheden for at udøve transportvirksomhed ikke suspenderes uden forudgående dialog og en fair proces.
- lægger vægt på, at der ikke træffes beslutning om forslaget, uden at der er udarbejdet en forudgående analyse af forslagets konsekvenser.
- lægger vægt på, at forslagets administrative byrder står i relation til den merværdi, forslaget tilvejebringer til håndtering af irregulær migration.

Søren Søndergaard (EL): Jeg vågner altid med et sæt, når vi får et forhandlingsoplæg fra regeringen, hvor der lægges afgørende vægt på noget, for normalt får vi jo at vide, at det får Jorden til at implodere og sætter os uden for forhandlingerne osv. Her er det endda et godt område, man lægger afgørende vægt på. Vi synes, det er rigtig fint, så vi giver fuld støtte til regeringen på dette område.

Der foregår nogle domstolsbehandlinger om Oman f.eks. Kan det have nogen konsekvenser for det her?

Vi synes, det er godt, at der i forslaget lægges op til, at det ikke kan betragtes som en usædvanlig omstændighed, at man laver et indgreb mod disse selskaber. Det er lidt vigtigt, for det har jo noget at gøre med passagerrettigheder i øvrigt. Hvis der er tale om usædvanlige omstændigheder, er man ikke forpligtet til at opfylde rettighederne i henhold til passagererne. Erhvervsflyvningens Sammenslutning argumenterer for det modsatte i deres høringssvar. Vil man stå fast på, at det ikke skal opfattes som en usædvanlig omstændighed, så det stadig væk vil udløse erstatning til passagerer?

Ammar Ali (M): Vi bakker naturligvis op om forhandlingsoplægget.

Hvordan vil regeringen sikre, at de danske transportvirksomheder ikke bliver udsat for indgribende foranstaltninger fra Kommissionens side uden forudgående retlig prøvelse? Hvilke minimumsgarantier vil Danmark arbejde for? I samlenotatet bliver der nævnt en bekymring omkring det, at Kommissionen kan suspendere transportvirksomhedernes aktiviteter alene på baggrund af en mistanke uden forudgående dom eller administrativ afgørelse. Det er en del af forhandlingsoplægget, at man ikke skal kunne suspendere uden forudgående dialog og fair proces. Hvordan kan man sikre det?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Ammar Ali: Det er netop en af vores helt store bekymringer, hvilket også fremgår af materialet. Det er dog meget tidligt i drøftelserne, så jeg har ikke nogen viden om, hvad man kunne forestille sig af praktiske løsninger på det spørgsmål. Men

vi er selvfølgelig meget optagede af retssikkerheden. Man skal naturligvis kunne høres, og vi skal sikre en fair rettergang.

NOT Til Søren Søndergaard angående Oman: Der er overlap. Det handler om noget af det samme i forhold til nationale rettigheder, som egentlig udspringer af den samme problemstilling, nemlig at vi vil forbeholde os retten til det. Det er der også bred enighed om i Rådet. Det ligger dog lidt uden for denne sag, så hvis Søren Søndergaard ønsker et nærmere notat om status på det, kan vi prøve at få det udarbejdet.

Spørgsmålet om passagerrettigheder og usædvanlige omstændigheder kan jeg ikke svare på på stående fod. Jeg er ikke helt sikker på, hvad spørgsmålet gik ud på.

Alexander Ryle (LA): I Liberal Alliance støtter vi målet om at bekæmpe menneskesmugling og begrænse ulovlig indrejse til EU. Vi har set, at det har været et kæmpe problem i Polen på grund af Belarus, og vi har i Europa-Parlamentet stemt for mange resolutioner, der fordømmer det. Men vi kan ikke støtte forslaget i dets nuværende form, for vi mener, at der mangler klare begrænsninger af Kommissionens beføjelser, flere overvejelser omkring erhvervslivets retssikkerhed og en konsekvensanalyse.

Hvorfor lægger man ikke afgørende eller stor vægt på udarbejdelsen af en konsekvensanalyse, når det nu er regeringens holdning, at det er meget kritisabelt, at der ikke er en analyse? Det virker ikke, som om man synes, det er så kritisabelt, når man kun lægger vægt på det.

Hvad menes der med »forudgående dialog og en fair proces« i forhold til suspendering af muligheden for at udøve transportvirksomhed?

Brigitte Klintskov Jerkel (KF): Dansk Erhverv er kritisk i forhold til virksomhedernes retssikkerhed i dette forslag. Mener ministeren, at forslaget i dets nuværende form i tilstrækkeligt omfang sikrer, at virksomhedernes retssikkerhed varetages? Jeg undrer mig over, at man ikke lægger afgørende vægt på virksomhedernes retssikkerhed i forhandlingsoplægget. Hvad er ministerens kommentar til det?

Jeg er kritisk over for, at der mangler en konsekvensanalyse. Det gør der i mange forslag, og det er ikke særlig hensigtsmæssigt.

Søren Søndergaard (EL): Transportministeriet har oversendt et samlenotat om sagen med en henvendelse fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning. Der står:

»Endvidere mener Erhvervsflyvningens Sammensætning, at det bør betragtes som en usædvanlig omstændighed, "[...] såfremt et EU luftfartsselskab får aflyst sin transport på grund af en aktivitet under denne forordning, hvis f.eks. selskabet er uden viden om dets inddragelse i en ulovlig indrejse til EU eller selskabets fly forsinkes på grund af foranstaltninger, som foretages imod ulovlig indrejse i enten afgang- eller ankomst lufthavn. Sådanne forhold bør beskrives i forordningen."«

De mener altså, at det skal opfattes som en usædvanlig omstændighed. Hvis det gør det, betyder det, at passagerrettighederne forsvinder. Vil ministeren holde fast i det, der er i forslaget, nemlig at det ikke opfattes som en usædvanlig omstændighed?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Søren Søndergaard: Det påvirker ikke passagerrettighederne; man får kompensation. Det er altså ikke en usædvanlig omstændighed.

Brigitte Klitskov Jerkel og Alexander Ryle spørger begge til virksomhedernes retssikkerhed, og hvad en fair proces betyder. Det er netop en af vores store bekymringer. Som det er nu, er vi ikke betrygget i virksomhedernes retssikkerhed.

Alexander Ryle (LA): Jeg forstod ikke svaret. Jeg fik heller ikke svar på vægtningen af konsekvensanalysen.

Brigitte Klitskov Jerkel (KF): Jeg synes heller ikke, jeg fik svar. Hvis regeringen deler bekymringen for virksomhedernes retssikkerhed, hvorfor lægger man så ikke afgørende vægt på det?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Vægtningen er det evige spørgsmål om, hvilken forhandlingsposition vi vil stille os i, og hvordan vi skal kunne påvirke forhandlingerne. Hvis man lægger afgørende vægt, svarer det til at sige nej på forhånd, og det ville være at stille sig i en uhensigtsmæssig forhandlingsposition. Men det ændrer ikke på, at vi er stærkt bekymrede på baggrund af Kommissionens nuværende forslag. Bliver det realiseret, vil vi gøre, hvad vi kan, for at trække det i en mere hensigtsmæssig retning.

Næstformanden (Henrik Møller): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Liberal Alliance har ytret sig imod det.

Punkt 6. Rådsmøde nr. 4101 (transport, telekommunikation og energi – transport) den 5. juni 2025

EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)
Rådsmøde 4101 – Bilag 2 (samlenotat)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Alle sager forelægges til orientering.

1. Europa-Kommissionens forslag til ændring af forordning (EF) 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, og forordning nr. 2027/97 om luftfartsselskabernes erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage (Flypassagerers rettigheder)

– *Politisk enighed*

KOM (2013) 0130

KOM (2013) 0130 – svar på spm. 1 om oversendelse af non-papers eller positionspapirer

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 2 om ændringer af timegrænsen for kompensationsret

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 3 om, hvor mange danskere, der forventes at miste retten til kompensation ved ændring af timegrænsen for kompensation

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 4 om, hvordan kompensationsbeløbene ved flyforsinkelser ville se ud i 2025, hvis beløbene havde været inflationsreguleret

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 5 om omkostningerne til kompensationsudbetalinger under den nuværende passagerforordning

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 6 om forringelse af forbrugerbeskyttelsen af hensyn til flysikkerheden

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 7 om, hvorvidt det er regeringens ambition, at 84 pct. færre passagerer i fremtiden skal have den kompensation, som de ellers har ret til i dag?

KOM (2013) 0130 – svar på MFU spm. 8 om, hvor mange minutter fly gennemsnitligt af forsinket i hhv. EU og Danmark

KOM (2013) 0130 – svar på spm. 9 om, hvordan ministeren kan dokumentere sin påstand om, at der fremadrettet vil blive aflyst færre fly, hvis man ændrer timegrænsen for, hvornår flypassager får kompensation

KOM (2013) 0130 – svar på spm. 10 om, at danskere fremadrettet mister deres rettighed til kompensation som følge af Kommissionens forslag

KOM (2013) 0130 – Bilag 10 (Fortroligt kompromisforslag fra det polske formandskab)

KOM (2013) 0130 – Bilag 13 (henv. af 26/5-25 fra Persson advokatfirma)
EUU alm. del (20121) – Bilag 472 (udvalgsmødereferat side 1345 FO,
forhandlingsoplæg forelagt 7/6-13)
EUU alm. del (20241) – Bilag 340 (udvalgsmødereferat side 19 FO, revideret
forhandlingsoplæg forelagt 21/2-25)
EUU alm. del (20131) – Bilag 302 (udvalgsmødereferat side 639 FO,
forhandlingsoplæg forelagt 7/2-14)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Det er et ældre forslag, som blev fremsat af Kommissionen i 2013. Dengang strandede forhandlingerne, fordi medlemsstaterne ikke kunne blive enige. Det polske formandskab har genoptaget forhandlingerne, og jeg fik et revideret forhandlingsmandat i Europaudvalget den 21. februar 2025. Det polske formandskab har lagt mange kræfter i, at Rådet kan blive enige om en aftale på et kommende rådsmøde. På nuværende tidspunkt er det meget usikkert, om de kan nå i mål.

Der er sket en række udviklinger i forhandlingerne, siden udvalget modtog samlenotatet i sidste uge. Fra dansk side har regeringen i forhandlingerne fokuseret på at få en hensigtsmæssig balance mellem passagerernes rettigheder og luftfartsselskabernes forpligtigelser. Det er min opfattelse, at det er lykkedes med den nuværende aftaletekst. Aftalen er ikke endelig, men i det aktuelle kompromisforslag er der to tidstærskler for kompensation på 4 timer og 6 timer. Det betyder, at passagererne kan få kompensation efter 4 timer og 6 timer, alt efter hvor lange deres flyvninger er. Jeg finder det meget fint med mere enkelhed.

Der kommer også tydeligere regler for luftfartsselskaberne i forhold til betaling af refusion og kompensation. Som teksten er nu, vil luftfartsselskaberne f.eks. skulle betale kompensation inden for 14 dage, fra de modtager passagerernes anmodning.

Hvis en forsinkelse skyldes en usædvanlig omstændighed, har passagererne ikke krav på kompensation. En usædvanlig omstændighed kan f.eks. være en kraftig storm, som vurderes at forhindre en sikker flyvning. Fra dansk side har vi arbejdet for at få strejker inkluderet på listen over usædvanlige omstændigheder. I den politiske aftale, der skal vedtages på rådsmødet, indgår strejker kun til en vis grad på listen over usædvanlige omstændigheder. Det er kun nogle interne strejker, der er omfattet, f.eks. hvis luftfartsselskabets personale strejker som følge af politiske initiativer. Overordnet set er vi fra dansk side glade for, at der er kommet en liste over, hvad der er usædvanlige omstændigheder. Det er med til at gøre reglerne tydeligere for alle.

Regeringen har arbejdet for at afbøde nogle af de konsekvenser, som forordningen har for flyvninger mellem Grønland og EU. Vi er naturligvis interesserede i at sikre de bedst mulige vilkår for mobiliteten i Grønland. Som det ser ud nu, er vi fra dansk side lykkedes med at få indført en bestemmelse, som betyder, at forsinkelser i forbindelse med mellemlandinger i Grønland ikke vil være omfattet af retten til kompensation. Alle de øvrige passagerrettigheder vil dog fortsat gælde.

Samlet set er vi i regeringen tilfredse med den tekst, der skal vedtages på rådsmødet.

Christian Friis Bach (V): Vi har fået en mail fra en advokat, som arbejder med passagerrettigheder, og som har regnet på det. Advokaten siger, at det kommer til at koste

passagererne rigtig mange penge. Det må så omvendt være nogle penge, som flyselskaberne sparer. Har ministeren nogen kommentarer til henvendelsen og beregningerne?

Det er min forståelse, at Rådet nu prøver at lukke førstebehandlingen og gå direkte over i anden- og tredjebehandling. Det giver Europa-Parlamentet meget kort tid til at tage stilling til det. De har ikke diskuteret det siden 2014. Fra pålidelig kilde i Bruxelles ved jeg, at de er meget sure over det. Vurderingen var, at det kan komme til at forpuste det danske formandskabs samarbejde med Europa-Parlamentet.

Claus Jørgensen (SF): Vi stemte imod mandatet den 21. februar 2025 – mest af alt, fordi vi synes, at der ikke er den balance, som ministeren gerne vil have. Vi mener, det er en forringelse for forbrugerne. Jeg har også fået de tal, som Christian Friis Bach nævner. Det ser ud, som om der er ret store overskud i flybranchen, så det undrer, at man har behov for at give dem yderligere økonomisk kompensation.

Men det lyder, som om der er kommet nye ting på bordet – i hvert fald lyder det, som om man er gået væk fra de 5 timer i Kommissionens forslag og har delt det op i 4 og 6 timer. Kan ministeren uddybe, hvad det handler om?

Jeg syntes, ministeren sagde, at det kun var politiske strejker. Vil ministeren uddybe, hvad det helt præcis betyder? Vil det ændre noget i forhold til det mandat, ministeren har fået? Er der behov for at tage et nyt?

Ministeren sagde, at det skal vedtages. Betyder det så, at det er slut? Hvad er processen herfra? Vi hører fra vores kollegaer i Europa-Parlamentet, at man er meget utilfreds med, at Europa-Parlamentet bliver koblet af. Vil ministeren kæmpe for, at Europa-Parlamentet får lov til at blive hørt på en god måde?

Vil ministeren påtale over for Kommissionen, at konsekvensanalyserne mangler?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Christian Friis Bach og Claus Jørgensen: Jeg har selvfølgelig også fået henvendelser fra adskillige af vores kollegaer i Europa-Parlamentet i forhold til processen. Europa-Parlamentets betænkning er over 10 år gammel, og derfor vil den måske udgøre et forældet udgangspunkt for forhandlingerne, men det lidt særlige, i forhold til hvor vokale vi er, er, at vi er indkommende formandskabsland. Derfor tager vi selvfølgelig bestik af Rådets ønsker i forhandlingerne.

Jeg kan høre på Claus Jørgensen, at man opfatter det, som om der er kommet en masse nyt på bordet. Selvfølgelig går forhandlingerne lidt op og ned, men jeg tror, det afspejler, at den offentlige debat har gået meget på tiderne og ikke alt det andet i forhandlingerne, som er interessant for flypassagerrettighederne. Man skal måske huske på, at det også handler om, hvad det skal koste at flyve. De rettigheder, vi laver, vil jo sætte sig i priserne, hvis vi ikke sikrer de rigtige balancer. Det er det, der hele tiden har været formålet med forhandlingerne. Så jeg synes egentlig, der er mange gode ting at fremhæve.

Til Claus Jørgensen: Undtagelsen for Grønland i forhold til kompensation har været et stort ønske fra Grønland. Det skal sikre, at det er mere attraktivt at beflyve Grønland. En hurtigere omsorgsforpligtigelse, dvs. forplejning, hvis et fly er forsinket, opkaldsrettigheder osv., er også med

i udspillet. Med hensyn til frist for udbetaling af kompensation bliver 14 dages frist nu lovbestemt. Det synes jeg også er positivt. Der kommer også et forbud mod no show, det vil sige, at man køber en tur-retur og måske ikke bruger udrejsebilletten, men kun returbilletten. Så kan man ved lov ikke bare afvise det med det argument, at udrejsen ikke blev brugt. Der kommer også bedre rettigheder for omlægning af rejser, som har været et stort ønske.

Der er lavet en stor undersøgelse blandt flypassagererne af, hvad de er optaget af. Det lyder nogle gange på debatten, som om man er mest optaget af kompensationen. Men undersøgelsen viser, at man er mest optaget af at komme frem. Det er pleje og det, vi kalder omsorg, som også er blevet forbedret i forslaget, der faktisk er førsteprioriteten. Hele omlægningsspørgsmålet er passagerernes andenprioritet, og så kommer kompensation på tredjepladsen. Så når man spørger flypassagererne, er debatten faktisk mere nuanceret, end jeg føler, den politiske debat har været.

Jeg synes, det ser ud til at lande ret fornuftigt. Beløbsstørrelserne for kompensation er stort set de samme. Man kan altid diskutere, om det er en forringelse, hvis der skal gå længere tid, før man får kompensation. Hvis det er med til at sikre en større sandsynlighed for, at flyselskaberne bestræber sig på, at flyet kommer på vingerne igen, er det jo positivt i forhold til bestræbelserne om at komme frem.

Til Claus Jørgensen: En politisk strejke vil man forstå, som hvis vi på Christiansborg beslutter noget, der udløser en strejke i lufthavnen. Jeg kan ikke svare på, om det er indhegnet præcist. Men det er politiske beslutninger, som i en vis grad tilsidesætter arbejdsmarkedsmodellen, som vi ellers har i Danmark.

Ammar Ali (M): I relation til kompensation ved flyforsinkelser, hvordan vil forhøjelsen af tærsklen fra de 3 til nu henholdsvis 4 og 6 timer påvirke passagerernes retsstilling?

Jeg kunne godt tænke mig at høre lidt mere om incitamentet for flyselskaberne til rent faktisk at minimere forsinkelser.

Henrik Møller (S): Nu er der jo givet mandat, men jeg har lidt svært ved at forstå, at regeringen vil arbejde for, at også interne strejker inkluderes som en del af usædvanlige omstændigheder. Man vil arbejde direkte imod dommen om pilotstrejken. Det er jeg ikke enig i. Men jeg kan forstå, at det er de politisk betingede strejker. Det må vel betyde, at lovligt varslede strejker ikke hører ind under usædvanlige omstændigheder.

Søren Søndergaard (EL): Jeg forstår ikke ministerens udsagn om, at det, der interesserede passagererne, var at komme frem. Problemet er jo, hvad der sker, når man ikke kommer frem, og hvilke konsekvenser det får for flyselskaberne i forhold til at gøre noget mere for at komme frem.

Jeg har en skummel fortid i Europa-Parlamentet, hvor jeg rejste en del med fly. Jeg kan udpege de flyselskaber, som konsekvent tog fly ud af bestemte afgangene. Vi kunne næsten forudsige, hvornår det var. Det var ikke usædvanlige omstændigheder. Deres overvejelser handlede bl.a. om passagertallet, og hvor det lå på ruten – rent kommercielle overvejelser. Når man så havde udfyldt det 20 sider lange skema for at få erstatning, fik man ikke nogen erstatning, for de lod bare være med at svare på det. Så er der opstået forretninger af folk, der inddriver erstatninger.

Forudsætningen for, at flyene kommer frem, er jo, at de flyver. Det, vi snakker om, er, hvad der skal ske, når de ikke flyver. Jeg synes måske, vi gav et for lemfældigt mandat. Det trækker nu yderligere i den dårlige retning. Er det ministerens opfattelse, at passagerrettighederne på flyområdet inden for EU er tilfredsstillende? Og mener ministeren, at de aktuelle forhandlinger trækker i en bedre eller en dårligere retning?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Søren Søndergaard: Jeg mener i hvert fald, at der skal være helt klare politisk besluttede passagerrettigheder i hele Europa.

Til Henrik Møller: Jeg synes, at hele problemstillingen i flypassagerrettighederne er, at de ikke bygger på politiske beslutninger. De bygger på en domstolspraksis, så du kan faktisk ikke se, hvad passagerrettighederne er, når du slår op i lovgivningen.

Ved overbooking osv. får man naturligvis kompensation.

Til Søren Søndergaard: Hvad angår, at det er vigtigt for passagererne, at de kommer frem, handler det om at nuancere debatten, så den ikke kun handler om kompensationsspørgsmålet.

Beløbet er stort set det samme; det stiger en lille smule på de korte rejser fra 250 euro til 300 euro. Men som jeg hører det, er det ikke beløbets størrelse, men det med de 4 og 6 timer, som er et problem.

Jeg har mandat fra udvalget i disse spørgsmål, men vi kan godt tage drøftelsen igen. Dengang drøftede vi netop balancerne i forhold til strejker osv. Man kan også se det på den måde, at det måske i bund og grund udfordrer den danske model, hvis det ikke er usædvanlige omstændigheder. Nu ser det ud til at lande på politiske strejker. Men det, som passagererne er optagede af, er at komme fra A til B.

Passagererne vil gerne have forplejning, hvis et fly er forsinket. Det får man hurtigere nu, og det mener jeg også er en forbedring. Den omsorg, man giver passagererne, kommer hurtigere for de mellemlange og de længste rejser. Og så får vi lovfæstet, hvor hurtigt kompensationen skal udbetales. Det synes jeg også er positivt. At man ikke længere kan sige, at passageren ikke brugte sin udrejsebillet, og at returbilletten derfor er inddraget, synes jeg også er en klar forbedring. Hvis Søren Søndergaard ikke kan komme til Bruxelles, kan han som følge af forslaget efter 3 timer selv omlægge rejsen og få dækket det af selskabet. Han kan endda lægge 400 pct. oven i prisen i forhold til den billet, han har købt.

Jeg synes faktisk, der er mange gode ting ved forslaget. Men jeg kan godt høre, at man er meget fokuseret på de par timer fra eller til, i forhold til hvornår kompensationen bliver udbetalt. Det er mere nuanceret end som så.

Claus Jørgensen (SF): Jeg fik ikke helt fat i, hvad de 4 og 6 timer helt præcis gælder. Vil ministeren forklare, at vi ændrer det fra 5 til 4 og 6 timer? Og vil ministeren kæmpe for 5 timer, eller er det regeringens holdning, at vi skal holde fast i de 4 og 6 timer?

Vil ministeren holde fast i at kæmpe for, at vi skal have interne strejker med som en usædvanlig hændelse, eller går regeringen ind for det, der ligger på bordet nu?

Hvad sker der på mødet den 5. juni 2025, og hvad skal der ske efter mødet?

Alexander Ryle (LA): Ministeren siger bl.a., at de politiske krav om kompensation vil sætte sig i priserne for forbrugerne, og at forslaget vil øge flyselskabernes bestræbelser for at holde flyene på vingerne. Det lyder plausibelt, men hvor ved ministeren egentlig det fra? Mig bekendt er der ikke lavet en analyse af det. Vi har en opremsning af, hvad det betyder for danske interesser. Der er nævnt både lovgivningsmæssige, statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser, men der står i samlenotatet, at de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget ikke er opgjort. Så hvor er dokumentationen for det, ministeren siger? Har man hørt flykompensationsbranchen i disse spørgsmål? Jeg kan læse i høringssvarene, at man har spurgt bl.a. SAS, Jettime og Danske Handicaporganisationer. Flykompensationsbranchen må ligge inde med en masse viden om, hvad det koster i kompensation, hvis man aflyser et fly, eller hvis et fly er forsinket. Det er jo ikke omkostningsfrit at aflyse det, så jeg er ikke sikker på, at det er rigtigt, at flyselskaberne vil aflyse det ene fly efter det andet, hvis man fastholder de nuværende tidsgrænser.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Alexander Ryle: Jeg går ud fra, at flykompensationsbranchen gerne vil udbetale kompensation til så mange som muligt, for det lever de af.

I forhold til hvilken rapport jeg kan henvise til: Hvis man laver økonomiske incitamenter til at få flyene på vingerne, vil det være en fordel i forhold til at få flyet frem til sin slutdestination. Det er min påstand, for jeg tror på økonomiske incitamenter, og man kan undgå at betale kompensation, hvis man får flyet på vingerne. Det synes jeg er et godt incitament. Det er også tanken bag, at man kan give flyselskaberne en time eller to mere.

Til Claus Jørgensen: Regeringen vil naturligvis ikke sætte sig på tværs af det hele, hvis man ikke får opfyldt ethvert politisk spørgsmål, som har været en prioritet for regeringen. Det er jo balancer. Vi kan godt se os ind i 4 timer og politiske strejker som en del af den samlede pakke. Når vi taler om europæisk politik, handler det heldigvis om kompromiser.

Efter den 5. juni 2025 flyver jeg hjem, når jeg har redegjort for Danmarks prioriteter.

Samira Nawa (RV): Radikale Venstre støttede ikke forhandlingsoplægget, fordi vi ser det som væsentlige forringelser af forbrugerrettighederne. Forkvinden for Transportudvalget- og Turismeudvalget i Europa-Parlamentet har udtalt, at Europa-Parlamentets medlemmers indflydelse bliver væsentlig forringet.

Jeg skal lige forstå, hvad ministeren mente med, at det har betydning for, hvor vokale Danmark er, at Danmark er indkommende formandskabsland. Det kan have den konsekvens, at samarbejdet med europaparlamentarikerne bliver forringet fra start af. Har ministeren tænkt sig at bruge sin indflydelse i Rådet og arbejde for, at lovforslaget følger normale procedurer og ikke en hasteprocedure, som netop vil stille europaparlamentarikerne dårligere og med mindre indflydelse?

Transportministeren (Thomas Danielsen): I forhold til hvor vokal man er, må vi som kommende formandskabsland tage til efterretning, når der i Rådet er et flertal om den fremgangsmåde. Og så vil vi håndtere det bedst muligt inden for de rammer – også når vi på et tidspunkt kommer til parallellæsningen. Det kan godt være, vi havde været mere vokale, hvis vi ikke var indkommende formandskabsland, men vi tager selvfølgelig til efterretning, at der er et flertal i Rådet, som ønsker denne fremgangsmåde.

2. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, direktiv 2014/47/EU om syn ved vejsiden af erhvervskøretøjer, der kører på Unionens område og direktiv om registreringsdokumenter for motorkøretøjer og oplysninger fra køretøjsregistre, der er registreret i nationale køretøjsregistre (Synspakken)

– *Udveksling af synspunkter*

KOM (2025) 0179, KOM (2025) 0180

Transportministeren (Thomas Danielsen): Synspakken blev fremsat den 24. april 2025.

Forslaget er netop i går oversat til dansk. Synspakken er en revision af den gældende synspakke fra 2014. Den består af tre direktiver om periodesyn, vejsidesyn og registrering af køretøjer. Det er de tre direktiver, der udgør rammen for syn af køretøjer i EU. Der er ikke blevet ændret væsentligt på synsreglerne siden 2014. I mellemtiden har både teknologi og behov udviklet sig markant. Med det nye forslag ønsker Kommissionen at modernisere synsreglerne, så de i højere grad afspejler den seneste teknologiske udvikling på køretøjsområdet. De nye regler skal f.eks. forholde sig til de nye, avancerede køretøjssystemer og udbredelsen af elkøretøjer. Samtidig skal der med de nye regler være et større fokus på at forbedre kravene til dataindsamling om køretøjerne. Det gælder f.eks. dataindsamling fra kilometertælleren. Der skal også være mere dataudveksling mellem medlemsstaterne. Det skal bidrage til at bekæmpe snyd og fremme den frie bevægelighed i EU.

Siden forslaget blev fremsat, har Kommissionen gennemgået det i arbejdsgruppen, men de egentlige forhandlinger er endnu ikke påbegyndt. Det polske formandskab har sat synspakken på dagsordenen for det kommende rådsmøde. På mødet vil der være mulighed for en første udveksling af synspunkter mellem medlemsstaterne.

Jeg vil bruge rådsmødet som anledning til at lytte til de andre medlemsstaters holdninger til forslaget. Det skyldes både, at vi ikke har indhentet forhandlingsmandat på forslaget, og at vi overtager formandskabet lige om lidt. Jeg ser naturligvis frem til at komme tilbage og bede om et forhandlingsmandat, når jeg ved mere om forslagets fordele og konsekvenser.

Ammar Ali (M): Hvilke foranstaltninger planlægger regeringen for at opfylde kravet om fjernovervågning, såkaldt remote sensing, på 30 pct. af køretøjerne, herunder investeringer i teknologi og inddragelse af relevante myndigheder?

Hvordan vil regeringen sikre, at opdateringen af de nye synsregler fra EU fremmer trafiksikkerhed og grøn omstilling på en måde, der er teknologisk tidssvarende og miljømæssigt ansvarlig, uden at det medfører uforholdsmæssige byrder for borgere og erhvervsliv?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Jeg kommer tilbage i Europaudvalget og forelægger forhandlingsoplæg. Der kan vi dykke ned i alle detaljerne omkring synspakken.

3. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (Vægt og dimensioner)

– *Generel indstilling/fremskridtsrapport*

KOM (2023) 0445

EUU alm. del (20231) – Bilag 161 (udvalgsmødereferat side 34 FO, forhandlingsoplæg forelagt 3/11-23)

EUU alm. del (20231) – Bilag 656 (udvalgsmødereferat side 45, senest behandlet i EUU 12/6-24)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Det skal beslattes endeligt af EU-ambassadørerne i dag, om forslaget skal på dagsordenen. Officielt er det derfor stadig uvist, hvordan det ender med sagen.

Kommissionen fremsatte sit forslag om et revideret direktiv om vægt og dimensioner i sommeren 2023. Der blev givet forhandlingsmandat i Europaudvalget den 3. november 2023, og forslaget har til formål at fremme udbredelsen af tunge og grønne køretøjer. Det skal højne effektiviteten af den internationale godstransport via vej, og det skal sikre en effektiv og konsekvent håndhævelse af regler. Forslaget spiller ind i ønsket om at støtte vognmandsbranchen i en grøn omstilling af deres lastbiler – ganske enkelt ved at tillade længere og tungere nulemissionslastbiler på vejene, så der er plads til batterierne i ellastbilerne.

Forslaget har været behandlet under flere forskellige formandskaber, men det er endnu ikke lykkedes at opnå enighed i Rådet. Medlemsstaterne har forskellige udfordringer med forslaget, men det er de samme argumenter, som hele tiden er gået igen i forhandlingerne. Nogle medlemsstater har tilkendegivet, at større og tungere lastbiler udfordrer deres infrastruktur, som de ikke mener er rustet til de store biler. Andre medlemsstater er bekymrede for deres geografiske placering i forhold til at blive et transitland for omkringliggende landes godstransport.

Regeringen er generelt fortsat positive over for forslaget. Det medvirker til flere ting. Det kan fremme anvendelsen af tunge nulemissionskøretøjer, det kan optimere godstransporten på det indre marked, det vil understøtte intermodale transporter, dvs. kombinationstransporter, og det kan gøre det nemmere at anvende modulvogntog i grænseoverskridende trafik.

Det er meget usikkert, hvor langt vi når på rådsmødet, men jeg håber, forhandlingerne kommer videre, så der er et solidt grundlag at forhandle ud fra under det danske formandskab. Det er vigtigt, for det er min klare vurdering, at revision af direktivet vil kunne bidrage til en reel grøn omstilling af sektoren.

Ammar Ali (M): Vil regeringen arbejde for, at der kommer en særskilt bestemmelse i direktivet, som eksplicit beskytter retten til grænseoverskridende modulvognskørsel mellem nordiske lande?

4. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

5. Siden sidst

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

Punkt 7. Rådsmøde nr. 4101 (transport, telekommunikation og energi – telekommunikation) den 6. juni 2025

EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)

Rådsmøde 4101 – Bilag 3 (samlenotat)

Ministeren for samfundssikkerhed og beredskab (Torsten Schack Pedersen): Alle punkter forelægges til orientering.

3. Forslag til Rådets henstilling om et EU-blueprint for cyberkrisestyring (Cyber Blueprint)

– *Politisk drøftelse/vedtagelse*

KOM (2025) 0066

Ministeren for samfundssikkerhed og beredskab (Torsten Schack Pedersen): EU's Cyber Blueprint er en rådsanbefaling, som skal sikre en mere effektiv og koordineret respons ved større cyberhændelser og -kriser i EU.

Truslen fra cyberangreb er reel – og den vokser. Angrebene bliver mere komplekse, mere koordinerede og mere ødelæggende. Og som vi har set ved flere tilfælde, kan de true både kritisk infrastruktur, vores digitale økonomi og samfundets grundlæggende funktioner.

Det er netop denne udvikling, som Cyber Blueprintet skal imødekomme. Det handler om, at vi som medlemslande – sammen med EU's institutioner og agenturer – står bedre rustet over for cyberangreb, både i forhold til at forhindre dem, men også i tilfælde af at det ikke lykkes at forhindre dem og krisen rammer.

Blueprintet beskriver, hvordan vi koordinerer på tværs – både i forhold til beredskab, detektion, respons og genopretning. Det er et vejledende dokument, som ikke pålægger medlemslandene bindende krav, men som fastlægger roller og ansvar gennem hele krisehåndteringscyklussen.

Det bygger på erfaringer fra tidligere fælles øvelser og andre initiativer – herunder NIS 2 (net- og informationssikkerhedsdirektivet), EU's beredskabsstrategi og den nye plan for beskyttelse af kritisk infrastruktur (ST 10653/24). Derudover har det også til formål at styrke samarbejdet med NATO samt med civile og militære aktører.

Regeringen støtter vedtagelsen af den endelige version af Cyber Blueprint. Vi ser det som et vigtigt skridt i retning af en mere robust og modstandsdygtig EU-sikkerhedsarkitektur.

Vi vil fra dansk side arbejde aktivt for, at blueprintet omsættes i praksis og bygger videre på det arbejde, vi allerede har sat i gang herhjemme – i tæt samarbejde med relevante myndigheder og internationale partnere.

Alexander Ryle (LA): Har vi tidligere givet mandat i sagen?

Ministeren for samfundssikkerhed og beredskab (Torsten Schack Pedersen): Det er der ikke.

Det handler om at forbedre koordinationen mellem EU's institutioner, medlemsstater og operative enheder, styrke kapaciteten til at opdage, håndtere og afbøde cyberangreb samt understøtte

eksisterende mekanismer, herunder EU's integrerede ordninger for politisk kriserespons (IPCR), Cybersecurity Emergency Mechanism, EU's cyberdiplomatiske værktøjskasse og den nye plan for kritisk infrastruktur. Det har også til formål at fremme samarbejde mellem civile og militære aktører, også med NATO. Det beskriver samarbejdsprocesserne på EU-plan, herunder hvilke aktører og netværk der samarbejder med hvem og via hvilke kommunikationskanaler. Blueprintet beskriver dette samarbejde både på teknisk, operativt og politisk niveau for at fokusere særligt på beredskabsøvelser og forebyggende aktiviteter samt respons og genopretning.

Christian Friis Bach (V): Jeg tænker, at Danmark vil efterleve blueprintet. Er det ministerens vurdering, at de andre lande også vil efterleve anbefalingerne, og hvordan vil det spille sammen med cybersikkerhedsagenturet (ENISA)?

Alexander Ryle (LA): Kommer sagen til mandat på et tidspunkt, eller er det en af de ting, vi bare bliver orienteret om?

Ministeren for samfundssikkerhed og beredskab (Torsten Schack Pedersen): Til Alexander Ryle: Der skal ikke gives mandat, fordi det er vejledende og af frivillig karakter.

Til Christian Friis Bach: Når det er vejledende, giver det sig selv, at det er op til de enkelte medlemsstater at vælge, om de vil gøre det. Opgaven er, at alle de forskellige initiativer spiller bedre sammen, og det har til formål at beskrive, hvordan man sørger for at handle i forskellige situationer og sørge for, at procedurerne er på plads. Vores vurdering er, at det er et fornuftigt format, som skaber grundlag for stærkere koordinering, så vi kommer til at tage det konstruktivt til os.

Christian Friis Bach (V): Hvis der ikke er andre end os, der efterlever det, så kommer der ikke så meget ud af det. Men hvis alle efterlever det, og der er et godt samspil med ENISA, kommer vi væsentlig tættere på den cyberbrigade, som Morten Løkkegaard fremførte under valgkampen. Er det et skridt i den retning?

Ministeren for samfundssikkerhed og beredskab (Torsten Schack Pedersen): Det skal ses i sammenhæng med NIS 2, hvor der er et stærkt samarbejde med ENISA. Så det flugter med det.

4. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

5. Siden sidst

a) Orientering om EU's beredskabsstrategi

Ministeren for samfundssikkerhed og beredskab (Torsten Schack Pedersen): Den 5. maj 2025 er der blevet oversendt et grund- og nærhedsnotat til udvalget om EU's beredskabsstrategi, der blev offentliggjort den 26. marts 2025.

Regeringen støtter ambitionen i EU-strategien om at skabe et sikkert og modstandsdygtigt EU, da Europa står over for en ny sikkerhedspolitisk situation præget af øgede risici og usikkerhed, som kræver, at EU i højere grad skal tage ansvar for egen sikkerhed.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

FO Punkt 8. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ikkefinansielle statistikker over erhvervsejendomme

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2025) 0100

KOM (2025) 0100 – Bilag 2 (samlenotat)

KOM (2025) 0100 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)

KOM (2025) 0100 – svar på spm. 1 om oversendelse af non-papers eller positionspapirer

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Kommissionen fremsatte forslaget den 11. marts 2025, og udvalget blev orienteret skriftligt den 4. april 2025 via grund- og nærhedsnotatet.

Forslaget er relativt kort og indeholder kun 12 artikler, hvilket giver gode forudsætninger for en hurtig aftale. Som det nogle gange er tilfældet med visse EU-sager – herunder denne – kan forhandlingerne gå hurtigt. På den baggrund søger jeg i dag mandat til de videre forhandlinger.

Forslagets indhold

Forslaget udspringer af en anbefaling fra Det Europæiske Udvalg for Systemiske Risici (ESRB) om bedre overvågning af markedet for erhvervsejendomme i EU.

Forslaget indfører fælles europæiske krav til ikkefinansielle statistikker over erhvervsejendomme for at identificere og forebygge systemiske risici – eksempelvis gennem en indikator, der viser, om priserne stiger eller falder, og dermed signalerer en mulig overophedning på markedet. Det omfatter bl.a. statistik om byggetilladelser, byggeri, pris- og lejeindeks samt transaktionsværdier.

Data skal primært baseres på administrative registre; alternativt kan spørgeskemaer og private datakilder anvendes. Medlemsstaterne får hjemmel til at indsamle og kvalitetssikre data direkte hos ejendommejere, hvis det er nødvendigt.

Kommissionen får beføjelser til at ændre listen over indikatorer gennem gennemførelses- og delegerede retsakter.

Der indføres mulighed for forskellige datakrav mellem medlemsstaterne. Det betyder, at medlemsstater med et lille marked for erhvervsejendomme kan få lov til at rapportere færre eller mindre detaljerede data, så kravene passer til deres størrelse eller kapacitet. Hvordan dette skal opgøres, fremgår ikke af forordningsforslaget.

Forhandlingssituationen

I forhandlingerne udviser medlemsstaterne generel støtte til formålet om harmonisering og forbedret kvalitet af ejendomsdata. Flere giver udtryk for bekymring over, om der er tilstrækkelig viden og data til at opfylde visse krav. Der er et ønske om en gradvis indfasning af nye indikatorer, så data er klar, før kravene træder i kraft.

Der er desuden modstand mod for vidtgående delegering af beføjelser til Kommissionen, idet der er en bekymring for betydelige økonomiske og administrative byrder ved implementering – særlig hvor adgangen til data er begrænset.

Endelig er der bekymring for øgede byrder for respondenter, især i mindre medlemsstater og på markeder, der i forvejen ikke har adgang til tilstrækkeligt data.

Regeringens holdning

Regeringen støtter forslaget om bedre ikkefinansielle statistikker over erhvervsejendomme og finder det vigtigt at begrænse de økonomiske og administrative byrder.

Regeringen vil arbejde for, at kriterierne for forskellige datakrav mellem medlemsstaterne fremgår tydeligt af basisforordningen. Regeringen ønsker at begrænse og præcisere Kommissionens delegationsbeføjelser. Regeringen vil arbejde for, at statistikkerne så vidt muligt baseres på allerede tilgængelige datakilder.

FO *Forhandlingsoplæg* Regeringen

- lægger stor vægt på at begrænse forslaget omkostninger og byrder for både virksomheder og myndigheder.
- lægger vægt på at begrænse Kommissionens delegationsbeføjelser.
- lægger vægt på, at forordningen kan implementeres ved brug af administrative datakilder såsom registre eller andre alternative datakilder med det formål at minimere indberetningsbyrden.
- lægger vægt på, at elementer, som vurderes at være essentielle såsom population og referenceperioder, defineres i selve forordningsteksten.

Alexander Ryle (LA): Vi kan ikke støtte regeringens forhandlingsoplæg. Vi læser det sådan, at det kommer til at tilføje et ekstra lag af bureaukrati, som vi ikke ser nogen efterspørge, og som vi ikke ser noget konkret behov for. Vi er egentlig ikke imod, at man anvender eksisterende data til at gøre os klogere på verden, men vi er bekymrede for, om forordningen vil medføre yderligere administrative byrder for erhvervslivet, og om det vil bevæge sig i retning af, at det bliver obligatorisk at inddrive og dele de data.

Hvad er det egentlig, ikkefinansielle europæiske statistikker om erhvervsejendomme skal bruges til? Hvem efterspørger det og hvorfor? Hvad vil det koste at administrere? Fjerner det ikke meningen med fælles europæisk statistik, hvis forslaget giver mulighed for at differentiere datakrav på tværs af medlemsstaterne? Vil det være obligatorisk at indsamle de data, der står nævnt i forslaget, eller kan man dele dem, hvis man har dem alligevel, men man behøver ikke at indsamle nye data, hvis man ikke har dem i forvejen?

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Der er 0,1 mio. kr. i varige omkostninger fra et dansk perspektiv. Forslaget forventes generelt ikke fra dansk perspektiv at medføre væsentlige administrative byrder for virksomhederne, da størstedelen af de ønskede data allerede er tilgængelige i eksisterende registre herunder hos Danmarks Statistik. Der kan være andre lande, som kan have større problemer med det, men vi har ret meget data tilgængeligt i Danmark allerede og mener derfor ikke, at det vil påvirke de administrative byrder i speciel høj grad generelt. I høringssvarene er der jo også god stemning omkring forslaget. Der er nogle indvendinger i forhold til de administrative byrder, hvilket vi også kommer til at lægge stor vægt på i forhandlingerne. Men

alle er enige om, at det kunne være rart, at man har relevant statistik på området, og at man kan se, hvad der sker på tværs af landegrænser for at have et blik på en eventuel overophedning på markedet.

Sascha Faxe (ALT): Jeg forstår simpelt hen helt grundlæggende ikke, hvad formålet er. Jeg har ikke noget imod data, og jeg synes faktisk, at det er vigtigt, at vi har viden, og at det er datadrevet, men vi skal vide, hvad vi skal bruge data til.

Jeg forstår helt overordnet simpelt hen ikke, hvorfor man kategoriserer almene boliger som erhvervsboliger i den sammenhæng, for det er det ikke. Det er ejet af os, der bor i dem, og ikke drevet som erhvervsliv. Hvilke konsekvenser vil det få for de almene selskaber?

Man har i høringen heller ikke spurgt de almene selskaber selv. Man har spurgt pengekasen, altså vores kollektive boligopsparing, nemlig Landsbyggefonden, men man har ikke spurgt BL - Danmarks Almene Boliger. Så i min optik er man gået hen over hovedet på de almene boliger i processen, og jeg har brug for at forstå baggrunden for det.

Ammar Ali (M): I samlenotatet anerkendes risikoen for byrder. Hvad kan ministeren konkret gøre for, at man undgår dobbeltregistrering i registeret? Vi har en masse data i forvejen, så kan ministeren uddybe, hvordan vi kan sikre, at vi kan bruge den data i denne sammenhæng?

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Til Ammar Ali: Vi har allerede et nogenlunde overblik over, hvad der kommer til at blive spurgt om, og det er data, som Danmarks Statistik har adgang til.

Som det fremgår af høringssvarene, er der enkelte oplysninger, f.eks. oplysninger omkring selskabshandler, som ikke fremgår af tinglysningsregisteret, hvor der kan blive behov for at kontakte dem, der har indgået selskabshandler for at få oplyst handelsværdi. Lige nu arbejder Danmarks Statistik på eksperimentel basis i samarbejde med en virksomhed, som indkøber data og indhenter og bearbejder ejendomsdata, om at få det derfra, så man ikke skal række ud direkte til en masse virksomheder. Det vil være et forslag til, hvordan vi kan undgå eventuelle byrder for virksomheder på den front.

Til Sascha Faxe: Det er et fair spørgsmål, hvorfor vi skal have den statistik. Det er simpelt hen for at kunne forudse f.eks. en ny finanskrisen, og om der er en eventuel overophedning på markedet på vej. Man kan bruge bl.a. ejendomsstatistikker til at se, hvordan markedet går, og hvad vi skal være opmærksomme på. De almene boliger er med i forhold til overophedning på markedet – bliver der bygget en masse f.eks.

Jeg skal beklage, hvis der er nogen, vi ikke har fået med på høringslisten. Det er ikke af ond vilje i hvert fald, og det skal vi nok lige gå tilbage og grave i.

Næstformanden (Henrik Møller): Det er jo mærkeligt, når Landsbyggefonden er med. Den har BL også en vis indflydelse på.

Sascha Faxe (ALT): Det kommer jo an på, hvordan man ser på magtfordelingen mellem de to, for i min optik forvalter Landsbyggefonden min boligopsparing som almen beboer. Det er ikke min forening, om man så må sige. Det er jo en organisation – det er ikke en virksomhed. Jeg tror, at det er rigtig vigtigt at sige højt på vegne af den cirka en million danskere, der bor alment, at de ikke bor

i en virksomhed, de bor ikke til leje i en privat situation, de bor i et fælles ejet kompleks. Derfor vil dataene jo ikke kunne være de samme.

Jeg anerkender fuldt ud det formål, som ministeren beskriver. Det synes jeg lyder ret fornuftigt, og jeg kan også se andre gode grunde. Men hvis vi tager udgangspunkt i det, som ministeren siger om, at hvis vi kan se, at der bliver bygget større eller for meget, så er der allerede en regulering af den almene sektor og også grænser for, hvor store almene boliger man må bygge. Den gennemsnitlige danske bolig i dag bliver bygget cirka dobbelt så stor som det maksimale antal byggekvmadrater, man må lave en almen bolig på. De data vil kunne skævvride billedet, hvis man kigger efter, hvor stort der bliver bygget, og hvor dyrt der bliver bygget, fordi der er nogle helt andre grænser for den almene sektor.

Jeg vil virkelig gerne have anført, at almene boliger på ingen måde er erhvervsejendom. Det er vores.

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Det sidste er noteret.

Det er egentlig ikke boligpolitik, om noget er det ene eller det andet. Det er finanspolitik, så det kan stadig væk godt være en indikator. Jeg er ikke helt lige så skarp en høg i boligpolitik, som jeg måske er i statistik, men så vidt jeg husker reglerne for almene boliger, i hvert fald i København, kan man bygge op til en vis procentdel, men det vil stadig væk influere på det finansielle marked, hvis der bliver bygget meget eller lidt. Derfor kan det stadig væk have en effekt på statistikkerne. Jeg er klar over, at man ikke kan bygge op til hundrede procent almene boliger. Men derfor kan det stadig væk godt have en finansiell effekt på det økonomiske marked, hvor meget man bygger.

Alexander Ryle (LA): Jeg kan godt forstå ministerens svar om, at det kan forhindre fremtidige finanskriser. Men hvem er det, der efterspørger den statistik? Er det bare nogle nede i Bruxelles, der vil have det data, eller har nogle virksomheder brug for det for at kunne drive deres forretning?

Hvad betyder det, at der gives mulighed for at differentiere datakrav på tværs af medlemsstaterne? Vil det ikke udvande noget af formålet, hvis man har forskellige datakrav – kan man så overhovedet sammenligne det?

Det bliver nævnt, at der var opbakning til forslaget i høringssvarene. Men der er også rigtig mange, der ikke har givet høringssvar. Jeg ved ikke, om det skyldes, at der har været kort frist, men jeg har været i dialog med nogle af dem, der ikke har afgivet høringssvar, og det er ikke mit indtryk, at de bakker særlig meget op om det, for de er bekymrede for byrderne. Så jeg ved ikke, hvor meget man skal lægge i opbakningen i høringssvarene.

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Det er jo enormt svært for mig at læse de høringssvar, der ikke er blevet skrevet. Og det siger jeg ikke for at være flabet, men jeg må jo lægge til grund, at det, der står i høringssvarene, er rigtigt. Der står nogle bekymringer, som jeg tager alvorligt. Derfor lægger vi stor vægt på, at der ikke skal være ekstra byrder for virksomheder i forbindelse med forslaget, og vi har et rigtig godt statistisk udgangspunkt for det i Danmark.

Alexander Ryle spørger, hvem der ønsker det. Flere af høringsparterne tilkendegiver, at de synes, at det er en god idé. På europæisk plan er det Det Europæiske Udvalg for Systemiske Risici, som

har brug for den type af statistik til at kigge ind i, hvordan det går med markedet, og om der er en overophedning på vej, som kan resultere i en ny finanskrisse.

Spørgsmålet om, hvorvidt forskellene i national ejendomsadministration og kategorisering kunne underminere formålet omkring sammenlignelig europæisk statistik, er fair nok. Kommer det ikke til at blive dårlig en statistik, hvis nogle skal give mere og andre mindre? Vi er opmærksomme på, at der er forskel på, hvordan medlemslandene kan kategorisere ejendomme. Forslaget er i sin nuværende form ikke tilstrækkelig tydeligt i forhold til at forstå udgangspunktet og de forskellige data, der skal indberettes – heller ikke de tekniske definitioner. Derfor kommer vi til at have fokus på, at fremtidige datakrav bliver klart afgrænset, og at de metodiske udfordringer, der er forbundet med nogle af de eksisterende og potentielle variable, ikke underminerer statistikkens anvendelighed. For så er det hele selvfølgelig relativt lige meget. Derfor lægger vi vægt på og vil arbejde for, at elementer, der vurderes essentielle – det kan være population eller referenceperiode – defineres direkte i forordningsteksten, så der sikres en sammenlignelighed på tværs af medlemsstaterne.

Næstformanden (Henrik Møller): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Danmarksdemokraterne, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti har ytret sig imod det.

Punkt 9. Rådsmøde nr. 4101 (transport, telekommunikation og energi – telekommunikation) den 6. juni 2025

EUU alm. del (20241) – Bilag 485 (kommenteret dagsorden)

Rådsmøde 4101 – Bilag 1 (samlenotat)

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Punkterne forelægges til orientering.

Regeringens formandskabsprioriteter

Regeringen forventes at præsentere vores formandsskabsprioriteter på det digitale område. Det er en stor og vigtig opgave – især på digitaliseringsområdet, hvor EU har stor indflydelse på vigtige dagsordener, fra AI til techregulering.

Jeg har to overordnede politiske prioriteter for formandskabet: digital konkurrenceevne og regulering af techgiganter, herunder beskyttelse af børn og unge online.

For det første skal digital konkurrenceevne øverst på dagsordenen. Vi sakker bagud; det går ikke. Vi skal kunne meget mere selv i Europa – også inden for digitale nøgleteknologier, såsom AI og cloud. Det kræver færre byrder, flere investeringer og bedre rammer for innovation.

For det andet ligger det mig meget på sinde, at vi tager kampen op om regulering af tech og beskyttelse af børn og unge online. Jeg vil især sætte fokus på effektiv aldersverifikation og afhængighedsskabende designs på sociale medier. Det skal vi løse i fællesskab i EU.

Alexander Ryle (LA): Aldersverifikation er superinteressant, og jeg glæder mig til at se, hvad der sker på området. Hvilken model for aldersverifikation ønsker man at gøre brug af? Liberal Alliance mener, at man skal sikre anonymitet på internettet – særlig i disse overvågningstider med PET-loven og alt muligt andet.

Jeg kan forstå, at man kan implementere eIDAS2-forordningen på mange forskellige måder. En af måderne svarer nogenlunde til det, man har nu, som lige så godt kunne have været en MitID-løsning, hvor man ikke sikrer anonymiteten. Vil ministeren lægge meget stor vægt på, at vi skal gøre det på den rigtige måde?

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Det er for tidligt at svare på, hvilken model vi vil anvende for aldersverifikation, når det kommer til, hvorvidt det skal være på styresystem eller på hver enkelt app. Men jeg er fuldstændig enig i, at det skal være en løsning, hvor man skal afgive så få oplysninger som muligt. Man behøver f.eks. ikke nødvendigvis oplyse, hvor gammel man er, men bare om man er over x antal år. Det er et kæmpe fokuspunkt for mig politisk, og det er min klare opfattelse, at det er det, der bliver lagt op til.

Digitaliseringsstyrelsen er netop nu i gang med at lave den første udgave af en national id-løsning. Det er ikke nødvendigvis den samme, der kommer til at være på europæisk niveau, men det er første skridt til at lave en europæisk løsning. Og der er privatliv i hovedfokus; der bliver kun afgivet præcis de oplysninger, der er behov for.

Claus Jørgensen (SF): Vi havde forespørgselsdebat om Danmarks prioriteter for formandskabet den 22. maj 2025. Ministeren nævnte de to prioriteter inden for digitaliseringsområdet, og de lyder gode. Men europaministeren gjorde meget ud af, at det var foreløbige prioriteter, for de bliver først

offentliggjort den 19. juni 2025. Er dette foreløbige prioriteter, eller er det det, ministeren vil fokusere på?

Sascha Faxe (ALT): Hvordan sikrer vi vores sikkerhed i forbindelse med en verificering? Overvejer man en form for synergi, så det også kan bruges på andre områder? Vi kæmper jo også med det i forhold til tobak, alkohol osv., og der vil et fælleseuropæisk fodslag være genialt, da det vil skabe en større tryghed.

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Til Sascha Faxe: Det er tanken, at aldersverifikationen skal kunne gælde for meget mere end sociale medier. Sociale medier er selvfølgelig for mig som digitaliseringsminister et supervigtigt punkt, men id-løsningen – som starter med at være en national id-løsning, og som senere hen bliver en europæisk løsning – er egentlig tænkt meget bredere. Tanken er, at det er en pung – ligesom vi kender Apple Wallet – hvor man på sigt kan have sine betalingskort, sit sygesikringskort, sit kørekort, sit pas måske osv. Tænk, hvad man ellers kan have af fede idéer fremover, hvis der er økonomi til det.

Tanken er, at man skal kunne koordinere på tværs af Europa, og vi tager det i faser, for det er et kæmpe projekt. I Danmark er vi ret langt; vi er et ret digitalt samfund. Mange andre lande har ikke e-id'er, hvor vi er på vores tredje. Derfor starter vi med at lave en national løsning. Sascha Faxe nævner alkohol og tobak, og der vil aldersverifikationen kunne virke tidligere, for der er jo ikke behov for harmonisering, ligesom der er i forbindelse med lovgivningen omkring digitale platforme, så vi kan forhåbentlig komme til at implementere det ude i butikkerne tidligt.

Til Claus Jørgensen: Mine politiske prioriteter under formandskabet står fast. De overordnede prioriteter for regeringen, som europaministeren står i front for, er foreløbige.

1. Rådskonklusioner om modstandsdygtig og pålidelig konnektivitet

– Vedtagelse

KOM (2024) 0081

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Rådskonklusionerne bygger videre på rådskonklusioner fra efteråret 2024 om fremtidens telekommunikation samt de strategiske rapporter af Draghi, Letta og Niinistö.

I Rådet har der været bred enighed om, at vi står i en tid, hvor det er helt afgørende at værne om et pålideligt og modstandsdygtigt Europa – også digitalt. I en verden med stigende geopolitiske spændinger er det nødvendigt med en modstandsdygtig infrastruktur og med et fokus på, at EU's konkurrenceevne ikke svækkes.

Rådskonklusionerne handler derfor om at gøre vores net – f.eks. 5G, satellitter og søkabler – bedre forbundne og mere modstandsdygtige. Hvis én teknologi svigter, skal en anden kunne tage over. Det handler ikke bare om at forbedre nettene, det handler også om at få dem til at spille bedre sammen. Det kræver, at vi tænker i sammenhæng og sikrer diversitet i nettene og interoperabilitet på tværs af flere teknologier.

Rådskonklusionerne fokuserer desuden på at gøre Europas digitale infrastruktur fremtidssikker og klar til at understøtte nye teknologier som 6G og kunstig intelligens.

Fra dansk side bakker vi op om rådskonklusionerne og den strategiske retning. Vi har især haft fokus på to ting:

- At investeringer fortsat skal være markedsdrevne.
- At vi skal gøre os mindre afhængige af enkelte teknologier eller udbydere.

Samlet set er rådskonklusionerne et godt skridt mod en mere robust, sikker og sammenhængende digital infrastruktur i Europa.

Danmarks synspunkter er blevet godt modtaget, og jeg er tilfreds med det resultat, vi har nået.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

2. Politisk drøftelse af satellitkommunikation som en byggesten for strategisk autonomi – behov for en omfattende tilgang

– Politisk drøftelse

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Satellitter er afgørende for alt fra kommunikation, navigation til kriseberedskab. Men frekvenser og satellitbanepositioner i rummet er begrænsede ressourcer, og efterspørgslen efter dem vokser i takt med den teknologiske udvikling. Der lægges derfor op til en drøftelse om en mere samlet europæisk tilgang, som både sikrer adgang til kapacitet og modvirker nye afhængigheder.

Det skal bemærkes, at satellitkommunikation er et bredt område, hvor rumpolitikken varetages af uddannelses- og forskningsministeren, mens frekvenspolitikken overordnet hører under Digitaliseringsministeriet.

Jeg ser frem til drøftelsen.

Alexander Ryle (LA): Formålet med at tage satellitter mere i brug er uklart. Er det, at man i tilfælde af nedbrud – af f.eks. fiber, 5G eller 6G – kan bruge satellitter for at holde kritiske funktioner i gang? Eller er tanken, at man også skal bruge det til at opnå dækning i nogle dele af EU, hvor der er dårlig dækning generelt? Og hvem skal i så fald stå for det? Skal vi have europæiske satellitter i kredsløb i et omfang, hvor man har tilstrækkelig dækning hele tiden, eller vil man bruge Elon Musks Starlink?

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Formålet med satellitprogrammet er ikke at konkurrere direkte med kommercielle aktører som f.eks. Starlink. Det ville også være svært. Formålet er at skabe europæisk kapacitet samt redundans, især til brug for myndigheder. Satellitinitiativerne IRIS² (infrastruktur for modstandsdygtighed, sammenkobling og sikkerhed via satellit) og GOVSATCOM (statslig satellitkommunikation) er designet til at sikre en mere robust og sikker kommunikation, herunder i krisesituationer, men selvfølgelig også i områder, hvor der ikke er mulighed for nogen anden form for dækning. Det er ikke min politiske tanke, at europæiske satellitter skal dække det hele, men vi skal tænke satellitter ind som et alternativ. I disse tider kan vi ikke se bort fra risikofaktorerne, så vi skal kunne køre på forskellige frekvenser, om man så må sige, og der er satellitter vigtige.

Sascha Faxe (ALT): Jeg forstår behovet, og det er rigtig godt, at vi arbejder på at få en strategisk uafhængighed og en langt større sikkerhed på kommunikationsområdet. Jeg er nok meget gammeldags, i forhold til hvordan man ser på radiobølger, for der er kun de frekvensbredder, der er. Vi kommer op at slås, hvis det ikke er styret, så derfor er det rigtig godt at styre det. Men det betyder jo også, at der vil være nogle suverænitetsaspekter. Traditionelt har tele- og radiofrekvenser været et nationalt anliggende, og vi oprettede i sin tid de statslige radio- og tv-kanaler for at have vores egen fuldstændige styring af eget område. Det vil sige, at der vil være ekstremt mange snitflader mellem landene, og der bliver nødt til at være en oversættelse mellem det digitale – altså satellitniveauet – og det analoge, hvis vi er i en krisesituation. Vi har jo set, hvad der skete i Sydfrankrig, Portugal og Spanien under deres strømnedbrud, hvor kommunikationen ikke var superlet. Så hvordan håndterer man det? Hvordan er samspillet tænkt ind?

Det betyder også noget i forhold til vores NATO-allierede. Vi kører det jo som EU, men i en krigssituation vil vi også have andre indover, som skal kunne navigere på de samme båndbredder. Ifølge baseaftalen skal amerikanerne kunne få lov til at bruge de kanaler, de vil, men det vil også kunne gælde Norge, Storbritannien, Tyrkiet osv. Er der tanker om at samarbejde med dem? Ellers kan det godt blive et Fort Europa i båndbredden, hvor det kan være svært at lave en praktisk løsning, når der kommer en situation, hvor der skal være kommunikation på tværs af andre allierede.

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Til Sascha Faxe: Ja, der er et meget tæt samarbejde med NATO gennem ITU (FN's Internationale Telekommunikationsunion).

I forhold til frekvenser og suverænitets snakken: Vi skal koordinere, ikke harmonisere. Det giver mening at have en masse af disse ting på nationale hænder. F.eks. kræver vi i Danmark i forbindelse med frekvensauktioner, at mobilselskaber også dækker områder, som ikke er økonomisk rentable, og det vil vi gerne blive ved med. Ellers er der risiko for, at vi ikke har en lige så god dækning i fremtiden, som vi har i dag.

4. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

5. Siden sidst

a) Orientering om EU's beredskabsstrategi

Punktet blev forelagt af ministeren for samfundssikkerhed og beredskab (se punkt 7).

b) AI-ansvarsdirektivet

Punktet fremgår ikke af dagsordenen, men blev tilføjet under mødet.

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Forslaget om et AI-ansvarsdirektiv, som jeg forelagde til forhandlingsoplæg i december 2024, vil nu blive trukket tilbage af Europa-Kommissionen. Det synes jeg er rigtig positivt, da direktivet var blevet en overflødig byrde med vedtagelsen af forordningen om kunstig intelligens og de opdaterede regler for produktsikkerhed.

c) Forslaget om ePrivacy-forordningen

Punktet fremgår ikke af dagsordenen, men blev tilføjet under mødet.

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Kommissionen vil trække forslaget om ePrivacy-forordningen tilbage. Forhandlingerne har været strandet i en årrække, og forslaget er i

mellemtiden blevet forældet. Det er godt, at Kommissionen lytter til Danmark og andre medlemslande og tør sætte en bremse i lovmøllen.

d) Revisionen af den europæiske basisforordning om europæiske statistikker

Punktet fremgår ikke af dagsordenen, men blev tilføjet under mødet.

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Regeringen forelagde sit forhandlingsoplæg den 17. november 2023.

Rådet og Europa-Parlamentet landede den 21. februar 2025 en endelig aftale om forslaget. Regeringen vurderer overordnet, at aftalen er balanceret, og at danske prioriteter er blevet imødekommet på tilfredsstillende vis.

e) Forordningen om europæisk arbejdsmarkedsstatistik om løn og ledige stillinger for virksomheder

Punktet fremgår ikke af dagsordenen, men blev tilføjet under mødet.

Ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen): Regeringen forelagde sit forhandlingsoplæg den 19. januar 2024. Rådet og Europa-Parlamentet landede den 12. december 2024 en endelig aftale om forslaget. Regeringen vurderer, at aftalen overordnet er balanceret, og at danske prioriteter er blevet imødekommet på tilfredsstillende vis.

Medlemmerne havde ingen kommentarer til dette punkt.

L Punkt 10. Eventuelt

Punktet blev forelagt for lukkede døre.