

Referat af 1. Europaudvalgsmøde fredag den 6. oktober 2006, kl. 10.00

Til stede: Elisabeth Arnold (RV) formand, Charlotte Antonsen (V) næstformand, Erling Bonnesen (V), Morten Messerschmidt (DF), Helle Sjelle (KF), Svend Auken (S), Lone Dybkjær (RV), Anne Grete Holmsgaard (SF), Magnus Heunicke (S), Per Clausen (EL)

Desuden deltog finansminister Thor Pedersen og transport- og energiminister Flemming Hansen.

Hele mødet var åbent for offentligheden.

Punkt 1. Modtagelse af deputation: JuniBevægelsen vedr. åbenhed

Formanden bød velkommen til det første almindelige møde i Europaudvalget, som gennemførtes for åbne døre. Hun sagde, at alle nok var lidt spændte på, hvordan det ville forløbe, men håbede, man hurtigt ville komme til at opføre sig sådan, som man plejede.

Jens Peter Bonde overrakte formanden en stor buket røde roser, i anledning af at man holdt det første åbne møde i Europaudvalget.

Hanne Dahl ønskede til lykke med de åbne døre, som havde været en politisk vigtig sag for Junibevægelsen i mange år. Hun så det som et led i den bølge af åbenhed, der gennemstrømmede EU, og henviste bl.a. til, at siden den 5/9 2006 er alle lovforslag sendt til Europaudvalgene i de enkelte parlamenter.

Jens Peter Bonde tilføjede, at der endnu var plads til fremskridt mht. åbenhed, og nævnte bl.a. adgang til referaterne af møderne i specialudvalgene og oplysninger om navnene på de mange medlemmer af ekspertgrupper, idet han henviste til, at der sidste år i EU blev truffet 3.124 beslutninger, og kun få kom til fælles beslutningstagning med Europa-Parlamentet. Han slog til lyd for, at man ændrede forretningsordenen, sådan at møderne overalt i EU var åbne, medmindre man besluttede noget andet.

Charlotte Antonsen spurgte, om det ikke var at neddrose demokratiet, når Jens Peter Bonde tillægger mange embedsmænd i specialudvalgene og ekspertkomiteerne samme værdi som politikerne.

Anne Grete Holmsgaard undrede sig over, at Jens Peter Bonde ikke havde nævnt de videnskabelige komiteer.

Svend Auken glædede sig over, at det nu var lykkedes en række partier at få hele Europaudvalget til at vedtage, at møderne som hovedregel skulle være åbne. Han spurgte, hvad erfaringerne havde været i Europa-Parlamentet med åbne møder, ligesom han gerne ville vide, hvordan man sikrede åbenhed om Kommissionens arbejde. Selv om det ikke er formelle politiske beslutninger, der træffes i de mange organer bestående af embedsmænd, så er det ofte dér, Rådets holdning bliver til. Det er baggrunden for, at vi har sagt, at inden Danmark lægger sig fast på en holdning i en arbejdsgruppe eller lignende, skal det konstateres, om der er flertal for den i Folketinget.

Svend Auken spurgte endvidere Jens Peter Bonde, hvilke erfaringer Europa-Parlamentet havde haft med åbne udvalgsmøder – så vidt han var orienteret, var der altid åbne møder i Europa-Parlamentet.

Lone Dybkjær bad Junibevægelsen komme med en prioriteret liste over de yderligere steder, hvor man ønskede åbenhed i EU. Hun tilføjede, at hun hørte til dem, der mente, politikerne kunne blive overbelastet af informationer.

Hanne Dahl lovede Lone Dybkjær at fremsende en sådan liste.

Jens Peter Bonde svarede Charlotte Antonsen, at det ikke handlede om at nedbryde demokratiet, men om at få dokumenterne stillet til rådighed officielt, så man havde adgang til at protestere på et så tidligt tidspunkt, at det ikke var meget vanskeligt og tidskrævende at få ændret en holdning.

Han svarede Svend Auken, at der overhovedet ingen problemer havde været i Europa-Parlamentet med de åbne møder. Der var lukkede møder f.eks. i Budgetkontroludvalget, når det drejede sig om personsager, men det accepterede alle.

Når han var så interesseret i arbejdet i arbejdsgrupperne, var de fordi det var dér, de fleste beslutninger blev truffet. De havde en sådan sammensætning, at det var meget svært at røkke ved det, hvis der først var indgået et kompromis i en arbejdsgruppe. Hvis man havde adgang til at se papirerne, kunne man i mange tilfælde sørge for, at det var den rigtige politiker, der blev udpeget til ordfører, sådan at sagen kunne ordnes ved en 5-10 minutters samtale med ham.

FO **Punkt 2. Rådsmøde nr. 2753 (økonomi- og finansministre) den 10. oktober 2006**

Finansministeren: Proceduren for uforholdsmæssigt store underskud vedrørende Ungarn, forslaget om makrofinansiel assistance til Moldova og forslaget om TEN-finansforordningen forelægges til forhandlingsoplæg. De øvrige sager forelægges til orientering.

Om sagernes nærmere indhold henviser jeg som sædvanlig til de aktuelle notater.

1. Anvendelsen af kriteriet vedrørende prisstabilitet

- *Afrapportering*

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 2)

Finansministeren: Behandlingen af Sloveniens og Litauens ansøgninger om optagelse i eurosamarbejdet førte til debat om konvergenzkriteriet for inflation, da Litauen var meget tæt på at opfylde kriteriet. Kommissionen og ECB er blevet anmodet om at redegøre for implementeringen af kriteriet.

På mødet forventes Kommissionen og ECB at redegøre for implementeringen af inflationskriteriet, og der ventes en afrapportering fra nogle foreløbige drøftelser herom i EFC.

Ingen har antastet Traktatens ordlyd. Alle medlemslande støtter også et regelbaseret system. Det sikrer ligebehandling af alle medlemslande i forbindelse med optagelse i euroen, herunder at et land har krav på at blive optaget i euroen, når kriterierne er opfyldt.

De fleste er enige i, at inflationskriteriet i lyset af udviklingen økonomisk set principielt kunne være bedre specificeret, blandt andet med sondring mellem lande i og uden for euroen. Nogle lande mener, at der inden for Traktatens ordlyd principielt ville være mulighed for at ændre udmøntningen af visse elementer af kriteriet.

Omvendt er et flertal af medlemslandene enige om at fastholde den hidtidige praksis for udmøntningen af kriteriet netop af hensyn til ligebehandling af medlemslandene og klarhed om reglerne.

Det er synspunkter, regeringen deler.

Charlotte Antonsen gjorde indledningsvis opmærksom på, at i og med at møderne i Europaudvalget nu er åbne, ændrer drøftelserne til en vis grad karakter, idet beretningen lægger op til, at man i forhold til befolkningen skal forklare, hvad det er Europaudvalget går og laver med EU. Derfor ville hendes bemærkninger i lige så høj grad være kommentarer som spørgsmål. Det måtte være ideen, når man åbnede møderne. Hun tilføjede, at hun ikke

ville bruge lige så lang tid til hvert af de 19 punkter og underpunkter, som hun kunne have brugt, hvis man havde haft drøftelsen i Folketingssalen.

Med hensyn til dagsordenens punkt 1 fremhævede Charlotte Antonsen, at det er vigtigt for Danmark, at der er prisstabilitet, ikke blot i eurolandene, men også i de lande, som ikke er med i euroen. Hvis de lader deres økonomi løbe løbsk, vil det selvfølgelig også påvirke os. Derfor syntes hun, det var et rigtigt standpunkt, regeringen havde indtaget.

2. Stabilitets- og Vækstpagten

a) Proceduren for uforholdsmæssigt store underskud vedr.

Tyskland

SEK (2006) 0990

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 5)

Alm. del (05) – bilag 396 (orientering om dagsorden til uformelt økonomi- og finansministermøde den 8.-9. september 2006 i Helsinki)

Alm. del (05) – bilag 419 (referat fra uformelt økonomi- og finansministermøde den 8.-9. september 2006 i Helsinki)

Udvalgsmødereferat (05) side 917 (seneste behandling i EEU 10/3-06)

Finansministeren: Forventningen er, at vi vedtager konklusioner om opfølgningen på pålægget til Tyskland.

Økofins pålæg fra den 14. marts i år fastslår, at Tyskland skal bringe situationen med et uforholdsmæssigt stort underskud til ophør senest i 2007 og – med henblik på at nå dette mål – sikre en forbedring af den strukturelle saldo på mindst 1 pct. af BNP i 2006 og 2007 under ét.

Tyskland har som anbefalet fremlagt sin første rapport om opfølgningen på pålægget, og Kommissionen har foretaget en vurdering. Både Tyskland og Kommissionen skønner, at underskuddet vil blive bragt ned fra 3,3 pct. af BNP i 2005 til ca. 3,1 pct. her i 2006 og ca. 2,5 pct. i 2007. Det er muligt – og med de seneste oplysninger fra Tyskland også sandsynligt – at underskuddet vil nå under 3 pct. allerede i år.

Jeg forventer derfor, at konklusionerne – i lighed med de offentliggjorte hovedbudskaber fra den foreløbige drøftelse på det uformelle økofinrådsmøde – vil udtrykke:

- at Tysklands omfattende pakke af budgetforbedrende tiltag vurderes at sikre tilstrækkelige fremskridt mod korrektionen inden for fristen i 2007,
- at den strukturelle budgetforbedring vurderes at være en smule mindre, men tæt på den ene pct. af BNP samlet i 2006 og 2007, som er anbefalet i pålægget,
- at de årlige forbedringer efter 2007 foreløbig også synes at være mindre

end de anbefalede 0,5 pct. af BNP, således at Tyskland bør sikre en hurtigere opnåelse af sin mellemlistede målsætning om budgetbalance, samt

- at der aktuelt ikke er behov for yderligere skridt i proceduren.

Fra dansk side vil vi støtte konklusioner med dette forventede indhold. I øvrigt vil jeg sige, at selv om konjunkturerne nu er vendt og styrker de offentlige finanser i Tyskland, er det ikke en grund til at slække på budgetforbedringerne, tværtimod. Det er i gode tider, at der skal sikres konsolidering, så man ikke gentager fejlene under Europas sidste opsving omkring 1999-2000.

Diskussionen om dette punkt refereres nedenfor under punkt b).

b) Proceduren for uforholdsmæssigt store underskud vedr. Storbritannien

SEK (2006) 1159

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 10)

Udvalgsmødereferat (05) side 683 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 20/1-06)

Finansministeren: Det forventes også, at vi vedtager konklusioner om opfølgningen på henstillingen til UK.

Økofin henstillede den 24. januar i år, at UK skal bringe situationen med et uforholdsmæssigt stort underskud til ophør senest i finansåret 2006/2007 – i England løber et finansår fra den 1. april – og forbedre den strukturelle saldo med mindst 0,5 pct. af BNP i dette finansår.

Både UK og Kommissionen skønner, at underskuddet vil blive bragt ned fra 3,1-3,2 pct. af BNP i det seneste finansår til 3,0 pct. i indeværende finansår.

Kommissionen vurderer, at de økonomiske udsigter nu er lidt mere favorable end ventet på tidspunktet for henstillingen, men at der er usikkerheder knyttet til udviklingen i konjunktur og oliepriser m.v., og at den strukturelle budgetforbedring i dette finansår vil være klart mindre end de anbefalede 0,5 pct. af BNP. UK vurderer selv, at den strukturelle forbedring vil komme tæt på anbefalingen, og lægger vægt på – især med henvisning til den fortsat lave gæld på kun godt 40 pct. af BNP – at de offentlige finanser samlet set er sunde.

Det forventes, at vores konklusioner vil udtrykke:

- at UK lige nøjagtig er på vej til at korrigere underskuddet i dette finansår, om end der ikke er nogen sikkerhedsmargin,
- at den strukturelle budgetforbedring synes at blive klart mindre end anbefalet, og

- at UK bør sikre en margin i forhold til det skønnede underskud på 3 pct. af BNP i dette finansår og fremadrettet opnå et mellemfristet budgetmål, som er i overensstemmelse med henstillingen, og som således blandt andet sikrer en generel sikkerhedsmargin i forhold til 3-procentsgrænsen under lavkonjunkturer.

Vi vil støtte konklusionerne.

Charlotte Antonsen sagde, at det er utroligt vigtigt, at store og små lande i EU bliver behandlet ens. Derfor er det vigtigt, at man over for store lande som Tyskland og Storbritannien slår fast, at de selvfølgelig skal leve op til de fælles krav. Hun forstod, at det gjorde de også. Hun ville gerne høre, hvilke erfaringer man havde med Stabilitets- og vækstpagten i de nye medlemslande.

Per Clausen kunne godt have det ønske, at man behandlede store og små lande ens, men det var nu ikke hans indtryk, at man levede op til det i praksis.

Lone Dybkjær henviste til det notat, Europaudvalget havde fået fra Finansministeriet om, hvordan samarbejdet foregår inden for eurogruppen. Hun pegede på, at Tyskland er med i euroen, mens Storbritannien ikke er det. Hvilken forskel gør det med hensyn til sanktionsmuligheder?

Endelig spurgte Lone Dybkjær, om det forhold, at man havde slået nogle råd sammen og dermed fået større delegationer, havde nogen betydning for drøftelserne i EU.

Finansministeren svarede Charlotte Antonsen, at man kun havde gode erfaringer med den nye udformning af Stabilitets- og vækstpagten, og det gælder både store og små lande.

Finansministeren svarede Lone Dybkjær, at der var visse forskelle på, hvad man kunne gøre over for et land, der som Tyskland er medlem af euroen, og et land som England, der ikke er, idet man kunne give Tyskland et pålæg og i sidste ende indføre sanktioner, det kunne man ikke over for England – her var påvirkningsmuligheden i sidste instans, at man kunne inddrage midler fra strukturfondene, hvilket dog lå meget langt ude som yderste konsekvens. Men i øvrigt fremhævede finansministeren, at det var landene selv, der bad om at få henstillinger, fordi de indså, at det var i den fælles interesse.

På finansministerens område var der ikke nogen råd, der var slået sammen.

FO c) Vurdering af revideret konvergensprogram og proceduren for uforholdsmæssigt store underskud vedr. Ungarn

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 15)

Udvalgsmødereferater:

(05) side 681 (seneste behandling i EEU 20/1-06)

- (05) side 69 (behandlet i EEU 7/10-05)
- (05) side 228 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 4/11-05)
- (042) side 94 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 4/3-05)
- (041) side 481 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 14/1-05)
- (03) side 1292 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 2/7-04)

Finansministeren: Som jeg har redegjort for i januar i år, kunne økofin ikke støtte det daværende ungarske konvergensprogram, og Rådet opfordrede Ungarn til at fremlægge et revideret konvergensprogram med konkrete tiltag for den nødvendige forbedring af de offentlige finanser.

Den økonomiske situation i Ungarn er særdeles alvorlig, og det offentlige budgetunderskud ville udgøre 11,6 pct. af BNP i 2006 i fravær af korrigerende tiltag. Situationen skyldes en meget omfattende finanspolitisk ekspansion i en situation med gode konjunkturer, og finanspolitikens indhold har ikke været rettet mod at øge potentialet for økonomisk vækst.

Som konsekvens af den alvorlige situation har vi i Rådet givet Ungarn to henstillinger om reduktion af underskuddet under 3 pct. af BNP i 2008 – men har to gange måttet konstatere, at Ungarn ikke har levet op anbefalingerne.

Den meget ekspansive finanspolitik har skadet den finanspolitiske troværdighed og har øget renterne og svækket valutaen.

I det nye program præsenteres en konsolideringsplan, hvor underskuddet forventes reduceret med i alt 6,9 procentenheder af BNP over en treårig periode fra 10,1 pct. i 2006 til 3,2 pct. af BNP i 2009. Planen baserer sig på en stigning i de offentlige indtægter på 3,9 procentenheder af BNP og en reduktion af de offentlige udgifter på i alt 3,0 procentenheder af BNP over programperioden.

Samtidig har Ungarn ændret målet for korrektion af det uforholdsmæssigt store underskud fra 2008 til 2009.

På mødet ventes vi at vedtage dels en udtalelse om det reviderede konvergensprogram dels – som led i proceduren for uforholdsmæssigt store underskud – en fornyet henstilling til Ungarn under Traktatens artikel 104.7.

Det fremhæves bl.a., at det høje og stigende budgetunderskud – særligt i 2006 – har skabt stor bekymring og kræver hurtig, beslutsom og vedvarende handling. Det bydes velkomment, at Ungarn vil reducere underskuddet gennem en stor tidlig indsats og forpligter sig til hvert halve år at afrapportere om fremskridt og iværksatte tiltag.

FO

Jeg støtter udtalelsen. Det er positivt, at ”skeen nu tages i den anden hånd”. Underskuddet er så stort, at genopretningen er nødt til at omfatte stort set alle dele af udgifterne og indtægterne. Det er imidlertid ikke kun et spørgsmål om at gøre en stor konsolideringsindsats i år og til næste år. Det er afgørende, at den ungarske regering også fastholder konsolideringen i 2008 og

2009.

Det har som regel taget andre lande et årti eller mere at komme ud af en sådan situation. Men et tæt samarbejde mellem EU og Ungarn er forhåbentligt i stand til at forebygge, at økonomien løber af sporet med store økonomiske problemer til følge.

Ifølge henstillingen bør de ungarske myndigheder senest den 10. april 2007 have taget de nødvendige initiativer for 2006 og 2007 og specificeret det flerårige program for budgetkonsolideringen.

Jeg kan tilslutte mig den nye henstilling til Ungarn under artikel 104.7, herunder udskydelsen af fristen for korrektionen af det uforholdsmæssigt store underskud fra 2008 til 2009, der synes realistisk.

Charlotte Antonsen kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg.

På grund af den politiske polemik, der var opstået i forbindelse med Ungarn, ville hun spørge finansministeren, hvad grunden var til, at man i Ungarn i 2005 tidligere havde vurderet, at budgetunderskuddet i 2005 ville blive på 6,1 pct. af BNP og i 2006 på 5,2 pct. af BNP, mens man nu vurderede, at tallene ville blive 7,5 pct. og 11,6 pct., hvilket i det sidste tilfælde var mere end en fordobling. Charlotte Antonsen sagde, at man aldrig rigtigt havde fået at vide, hvorfor statsministeren i Ungarn indrømmede over for befolkningen, at han havde løjet, men hun gjorde opmærksom på, at det er svært at lyve over for EU, idet EU kan se på de økonomiske nøgletal og vurdere, om de er korrekte. Det gør, at man ikke kan blive ved med at snyde befolkningen. Hun spurgte, om det ikke er et eksempel på, at EU er med til at stabilisere demokratiet, fordi befolkningen i de forskellige lande nu får reelle oplysninger – måske ikke i første omgang, men sandheden kommer frem før eller siden.

Magnus Heunicke kunne tilslutte sig regeringens forhandlingsoplæg og støttede den stabiliseringsplan, der var lagt frem.

Morten Messerschmidt sagde, at hans parti var fuldstændig enig i, at det er dejligt med overskud på de offentlige budgetter og godt med høj beskæftigelse, men fandt det betænkeligt, at EU på den angivne måde intervererede i de enkelte landes finanspolitik. Når finansministeren påtog sig ansvaret for at sige, at det, der skete i Ungarn, var forkert, siger finansministeren så ikke dermed også, at de resultater, som den ekspansive finanspolitik har skabt, er forkerte og uønskede? Kunne man ikke vælge at sige, at væksten i den private sektor over en periode ville generere et sådant overskud, at man kunne dække de underskud, man i dag havde? Han spurgte, hvordan finansministeren havde det med at tage ansvaret for at reducere de offentlige budgetter, når man så på indkomstfordelingen i Ungarn.

Anne Grete Holmsgaard kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg.

Per Clausen syntes, det var meget dårligt, at EU tilsyneladende havde besluttet, at der skulle føres en ganske bestemt økonomisk politik i alle landene til enhver tid. Det ville formentlig for Ungarns vedkommende få en række negative konsekvenser for de fattigste mennesker. Derfor kunne Enhedslisten selvfølgelig ikke støtte forhandlingsoplægget.

Finansministeren fortalte i svaret til Charlotte Antonsen, at Ungarn havde givet nogle oplysninger til EU, som var baseret på et skøn, og det skøn var EU uenig i, bl.a. når det gjaldt indregningen af de beløb, man fik ind ved salget af de ungarske motorveje, og vurderingen af hvad der svarer til landets ATP-ordning. Det er hovedforklaringen på, at der er så store forskelle på de tal, der forelå tidligere, og de tal, der foreligger nu.

Han ville ikke blande sig i den debat, der havde været om den ungarske statsministers løgne, men betonedede, at det drejede sig om, at statsministeren havde løjet over for partiet. Han havde ikke løjet over for EU, hvor man jo havde fagligt kompetente folk i Eurostat til at regne på tallene.

I anledning af Morten Messerschmidts betænkeligheder ved, at EU blander sig i den ungarske finanspolitik, sagde finansministeren, at EU ikke har fastsat nogen regler, som man forlanger overholdt, men har forholdt sig til de ønsker, landet selv har givet udtryk for. Landene beder selv om at få henstillinger i erkendelse af, at det er i såvel landets som fællesskabets interesse. Der er så at sige et skæbnefællesskab.

Per Clausen sagde, at finansministerens svar bekræftede Enhedslisten i, at det måtte gå imod forhandlingsoplægget vedrørende Ungarn.

Morten Messerschmidt var fuldstændig klar over, at man fra ungarsk side havde accepteret henstillingerne fra EU, og han var bestemt ikke modstander af, at der blev ført en fornuftig finanspolitik i de forskellige lande. Han var bare imod, at EU intervererede i de enkelte landes finanspolitik, og gik derfor imod regeringens forhandlingsoplæg.

3. Energi, innovation, finansiel stabilitet og Rådets arbejdsmetoder – opfølgning på uformelt økonomi- og finansministermøde i september 2006

- Rådskonklusioner

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 22)

Finansministeren: Opfølgningen vil bestå i vedtagelse af et sæt rådskonklusioner – primært af proceduremæssig karakter – om energi, innovation, finansiel stabilitet og økofins egne arbejdsmetoder.

Der ventes generelt at være opbakning til konklusionsteksten.

4. Bedre regulering – måling af administrative byrder

- *Rådskonklusioner*

KOM (2005) 0518

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 25)

Rådsmøde 2753 – bilag 2 (henvendelse af 5/10-06 fra Forbrugerrådet)

Udvalgsmødereferat (05) side 223 (seneste behandling i EEU 4/11-05)

Finansministeren: Som opfølgning på Det Europæiske Råds konklusioner om bedre regulering fra juni 2006 skal økofins behandling bl.a. give input til Kommissionens kommende meddelelse om administrative byrder, som ventes til november 2006. Der foreligger et udkast til rådskonklusioner herom.

Danmark støtter aktivt arbejdet med bedre regulering i EU, herunder Kommissionens meddelelse om målemetoden. Arbejdet i EU ligger i naturlig forlængelse af indsatsen for regelforenkling og administrative lettelser i Danmark.

Det er ikke overraskende, at en stor del af vore virksomheders omkostninger vedrørende reguleringsmæssige krav er tilknyttet EU-lovgivning. Det er jo udtryk for, at EU sammen med medlemslandene har ansvaret for at skabe et velfungerende indre marked med fælles krav til produktstandarder mv. EU-lovgivningen har ofte færre byrder i sammenligning med vilkårene under 25 forskellige regelsæt. Ét regelsæt burde være mindre byrdefuldt, end hvis hvert medlemsland havde sit eget regelsæt. Vi må erkende, at en del af byrderne fra EU-lovgivningen skyldes medlemslandenes ønsker om undtagelser og særregler.

Det er vigtigt at se på kvaliteten af vores regulering både på EU-plan og på nationalt plan. Vi støtter en ambitiøs tilgang med mål for reduktion af byrderne, som fremmer effektiviteten og styrker konkurrencen på det indre marked, samtidig med at målene for f.eks. miljø, forbrugerbeskyttelse mv. fastholdes.

Helle Sjelle sagde, at Konservative var meget optaget af, at man får lettet de administrative byrder, og betegnede det som flot, at man får et system på europæisk plan, som er med til at skabe en større grad af gennemsigtighed. Hun ville gerne vide, om bestræbelserne så også fører til, at vi faktisk får en bedre regulering.

Charlotte Antonsen henviste til, at man i Danmark i flere år har søgt at indføre en bedre regulering, og fremhævede, at det er uroligt vigtigt, at man forsøger i Europa at gøre det på en lidt ny måde. Hun tilføjede, at lovgiverne skal være opmærksomme på, at reglerne ikke skal være så detaljerede, at virksomhederne drukner i de administrative byrder. Derfor syntes hun, der var tale om et virkelig godt initiativ.

Morten Messerschmidt henviste til, at der i samlenotatet står, at ”en betydelig del af byrderne stammer fra EU-regulering.”

Anne Grete Holmsgaard henviste til, at der om den danske holdning står: ”Danmark støtter, at arbejdet sker ud fra en balanceret og integreret tilgang, som ikke sænker miljøbeskyttelsesniveauet, forbrugersikkerheden eller sundhedsstandarder”, hvilket hun fandt var en væsentligt svagere formulering end hvad der rent faktisk blev besluttet ved vedtagelsen i Folketinget, hvori der taltes om ”øget hensyntagen til miljø, sundheds- og forbrugerbeskyttelse ved gennemførelse af det indre marked”. Derfor ville hun gerne have finansministeren til at give tilsagn om, at han naturligvis ville følge det, der er vedtaget i Folketinget.

Per Clausen opfordrede finansministeren til at følge Folketingets vedtagelse og understregede, at efter Enhedslistens opfattelse skulle der ikke blot blive færre administrative byrder, men der skulle være en bedre sikring af miljø og sundhed.

Finansministeren sagde, at vi går ind for at formindske bureaukratiet og ikke mindste de administrative byrder, samtidig med at vi ønsker at øge beskyttelsen af miljø og forbrugere. Noget afgørende er, at vi i stedet for 25 forskellige regler skal have fælles regler i EU med så få undtagelser som muligt.

Han ville selvfølgelig se på den tekst, som var vedtaget i Folketinget.

Han svarede Anne Grete Holmsgaard, at man ikke ville underminere det, som tidligere var sagt om forbrugerbeskyttelse osv.

5. Kvaliteten af de offentlige finanser

- Rådskonklusioner

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 29)

Finansministeren: Den Økonomisk-Politiske Komité (EPC) og Kommissionen har udarbejdet en rapport om nationale finanspolitiske regler og uafhængige institutioners rolle i tilrettelæggelsen af finanspolitikken. Rapporten fremhæver, at nationale finanspolitiske regler kan bidrage til at nå budgetmæssige mål og forbedre kvaliteten af de offentlige finanser.

De ventede konklusioner vil formentlig blandt andet slå fast, at landene i deres stabilitets- og konvergensprogrammer skal fremlægge information om deres nationale finanspolitiske rammer, regler og institutioner mv., herunder om implementeringen af disse rammer og mulige ændringer, og man vil opfordre Kommissionen til at se på disse forhold, når der udarbejdes vurderinger af programmerne.

Konklusionerne ventes endvidere at opfordre Kommissionen samt

EFC og EPC til at fortsætte arbejdet med at analysere de offentlige financers kvalitet, herunder effektiviteten og sammensætningen af de offentlige udgifter, og til at udarbejde en oversigt over implementeringen af de nationale regler i lyset af den kommende runde af programmer.

Vi vil støtte rådskonklusionerne. Vi ønsker at gøre det helt klart, at det er nationale regler, man har, og man skal kunne se, hvordan de følges i nationalstaten – set udefra.

6. Den Europæiske Investeringsbank (EIB) – eksternt lånemandat 2007-2013

- *Orienterende politisk debat*

KOM (2006) 0324, KOM (2006) 0323, SEK (2006) 0789,
SEK (2006) 0790

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 31)

Udvalgsmødereferat (05) side 1688 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU
30/6-06)

Finansministeren: Jeg forventer, at vi i opfølgning på mødet den 11. juli skal drøfte EIB's lånemandat til lande uden for EU.

Der forventes at kunne opnås enighed om en række af de institutionelle rammer. Det drejer sig om en totrins proces for fastsættelse af det overordnede låneloft, hvor man i trin 1 fastsætter et overordnet låneloft for hele perioden og et supplerende uallokeret mandat, der kan blive udløst på baggrund af resultaterne af en midtvejsevaluering af lånemandatet i 2010. I trin to kan Rådet udløse dette supplerende delmandat under forudsætning af en tilfredsstillende midtvejsevaluering af det eksisterende samt det nye mandat i 2010. Evalueringen skal udarbejdes af både interne og eksterne konsulenter, der skal undersøge, om EIB's udlånsprojekter har opfyldt et reelt behov og bidraget til udviklingen af den private sektor, om udlånet ikke har haft negativ virkning på den lokale finansielle sektor, og om EIB har samarbejdet med andre internationale finansielle institutioner, der i øvrigt måtte have ekspertise på projekterne.

Mandatet skal fokusere på førtiltrædelses- og nabolande, beskyttelse af miljø og energisikkerhed, styrket samarbejde mellem EIB og øvrige internationale institutioner samt styrket medfinansiering fra Kommissionens ressourcer til EIB's eksterne låneaktivitet.

Af de mere omdiskuterede elementer kan jeg bl.a. nævne:

Den overordnede udlånsramme: Et stort flertal af lande er kritiske i forhold til Kommissionens forslag om en samlet nominel stigning på 59 pct., dvs. 33 mia. euro. Formandskabet har derfor præsenteret nogle forslag, som ligger noget lavere.

Reservemandat til brug efter naturkatastrofer og konflikter: Her gælder, at enkelte lande mener, at der er fleksibilitet nok indbygget i de øvrige delmandater til at tage højde for denne type situationer.

En fortolkning af en målsætning for udlån til Asien og Latinamerika om, at udlånet både skal være i EU's og låntagerlandets interesse, har resulteret i subsidielignende støtte til f.eks. store europæiske virksomheder. Mange medlemslande, herunder Danmark, har rejst kritik af denne praksis.

Vi lægger vægt på, at EIB's udlån skaber kvalitet og bidrager til at udvikle de lande, man opererer i. Det er derfor vigtigt, at EIB supplerer den private bankvirksomhed og generelt ikke yder lån til aktiviteter, der ellers ville opnå finansiering på almindelige kommercielle vilkår.

Endvidere ønsker vi, at de elementer i EIB's udlån, der har karakter af støttelignende ordninger for europæisk erhvervsliv, ændres til at fokusere på gavnlige resultater af fælles interesse, hvilket især kan gælde for miljø- og energiprojekter.

Vi støtter formandskabets idé om en totrins proces og ser gerne, at udlånsloftet i kompromisaftalen ligger i nedre ende af formandskabets foreslåede skala. Egentlig ser vi gerne et mandat, som ligger nærmere reel nulvækst i forhold til det eksisterende mandat – med mulighed for et supplerende mandat.

Vi lægger desuden vægt på, at midtvejsevalueringen inkluderer analyser på både projekt-, sektor- og landeniveau, således at de samlede effekter på markedet og virkningen på den finansielle sektor afdækkes bedst muligt.

Endvidere støtter vi oprettelsen af et reservemandat, så hurtig og effektiv hjælp i forbindelse med naturkatastrofer sikres, men vi arbejder for, at Rådet får en aktiv rolle i fordelingen heraf.

Når vi ligger i den nedre ende med selve lånerammen, skyldes det, at man har opfordret banken til at komme med et beslutningsgrundlag for den udvidede lånefinansiering, men det materiale er ikke leveret af banken. Vi ønsker, at banken selv evaluerer, hvor der begrænser dens udlånsmuligheder. Vi er villige til at rykke os, i takt med at man leverer et sådant beslutningsgrundlag.

Morten Messerschmidt spurgte, hvad forskellen er på subsidier og ”subsidielignende støtte” til den tredje verden, som finansministeren havde talt om.

Finansministeren nævnte som et eksempel på subsidier støtten til Folkevognsfabrikkerne, men oplyste, at der i øvrigt er tale om rentelettelser, som kan have subsidielignende karakter. Det er EU opmærksom på, idet man er klar over, at man kan forvride konkurrencen, hvis man giver støtte til virksomheder, som godt kunne opnå lån på kommercielle vilkår. Der er tale om en

balancegang.

Finansministeren tilføjede, at når den nordiske investeringsbank kan støtte projekter i Singapore, kan de europæiske interesser også gå lidt ud over Middelhavsområdet. Fra dansk side prioriterer vi nabostaterne, især i Middelhavsområdet og i Østeuropa, men det er ingen hemmelighed, at der også er nogle historiske forbindelse mellem Spanien og Portugal på den ene side og visse lande i Sydamerika på den anden side, herunder Brasilien.

7. Finansielle tjenesteydelser

a) Clearing og afvikling

- *Udveksling af synspunkter*

KOM (2004) 0312

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 37)

Bilag (03) 955 (grundnotat af 7/8-04)

Bilag (03) 1147 (supplerende grundnotat af 10/8-04)

Udvalgsmødereferat (041) side 165 (seneste behandling i EUU 12/11-04)

Finansministeren: Øget internationalisering har skabt større behov for, at værdipapirer kan handles sikkert og effektivt på tværs af EU's grænser. Forskellige nationale regler og mange mellemlid fra sælger til køber er aktuelle eksempler på, at de finansielle markeder kunne fungere bedre på tværs af grænserne.

Kommissionen udsendte senest i 2004 en meddelelse om clearing og afvikling af værdipapirhandel, som lagde op til, at egentlig lovgivning var nødvendig i forhold til at sikre omkostningseffektivitet mv.

Den 11. juli 2006 meddelte kommissær McCreevy imidlertid, at problemerne bedst løses af markedet støttet af en "code of conduct". Dvs. Kommissionen har i første omgang besluttet ikke at fremsætte et direktiv på området for i stedet at lade markedet tilvejebringe prisgennemsigtighed, sikring af effektiv adgang til børser og afviklingssystemer mv.

Kommissæren har fastsat tidsmæssige rammer for markedets opnåelse af en række resultater inden for området, som vil blive forankret i en "code of conduct". Såfremt markedet ikke selv løfter opgaven, vil Kommissionen senere foreslå nødvendige tiltag.

Regeringen støtter, at der indtil videre ikke udarbejdes et direktivforslag på området, men at behovet for regulering løbende vurderes og følges tæt.

Morten Messerschmidt spurgte, om man havde opgivet at gribe ind over for "gold-plating" og i stedet talte om regulering via en "code of conduct", og ville gerne vide, hvad finansministerens holdning var til "gold plating".

Finansministeren svarede, at man skal huske på, at det egentlig ikke

drejer sig om regulering, men at man undlader at regulere og forsøger at lade markedet regulere sig selv.

b) Single Euro Payment Area (fælles eurobetalingsområde)

- Rådskonklusioner

KOM (2005) 0603

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 41)

KOM (2005) 0603 – bilag 2 (grundnotat af 9/3-06)

Finansministeren: SEPA er betegnelsen for et nyt system, som skal gøre det muligt at udføre transaktioner i euro på tværs af landegrænserne med samme frister, vilkår, rettigheder og pligter som ved indenlandske transaktioner. Den europæiske bankindustri dannede i 2002 EPC – The European Payment Council – som fik til opgave at udvikle SEPA-projektet.

I dag er grænseoverskridende betalinger præget af forskellige regler og mellemlid, der gør systemet ineffektivt og dyrt for forbrugerne.

Ideen med SEPA er at fjerne disse barrierer, så betalingsoverførsler kan gennemføres billigere og mere effektivt end i dag. Projektet følges tæt af Kommissionen og Den europæiske Centralbank, der presser på for, at tidsplanen følges. Ifølge denne skal der være SEPA-baserede produkter på markedet fra 1. januar 2008.

På rådsmødet lægger formandskabet op til vedtagelse af et sæt rådskonklusioner, hvori Rådet blandt andet lægger vægt på:

- a) At SEPA produkterne skal være mindst lige så attraktive som de eksisterende produkter og
- b) At SEPA ikke må være en ringere løsning for de lande, der i dag har den mest effektive betalingsformidling

Regeringen støtter vedtagelsen af rådskonklusionerne vedr. SEPA. Det er vigtigt for regeringen, at den efterfølgende regulering af SEPA ikke påvirker dankortet og finansieringssystemet som fastlagt i den seneste indgåede dankortaftale.

Regeringen støtter generelt arbejdet med en ny betalingsinfrastruktur for transaktioner i euro. Det nye system vil på længere sigt være til stor fordel for de europæiske forbrugere og virksomheder, som foretager transaktioner i euro. Effekten for Danmark forventes dog at være mere beskeden, dels fordi vi i forvejen har et effektivt betalingsformidlingssystem, dels fordi vi som bekendt ikke har indført euroen.

Jeg vil desuden benytte lejligheden til at knytte et par bemærkninger til forhandlingerne om forslaget til direktiv om betalingstjenester, der har været omtalt i medierne i den forløbne uge.

Lad mig understrege, at betalingsdirektivet ikke skal drøftes på det kommende økofinmøde, og at drøftelserne af SEPA ikke i sig selv har indflydelse på forhandlingerne om dette direktiv.

Betalingsdirektivets hensigt er at fjerne de hindringer, der er i nationale lovgivninger for gennemførelsen af SEPA-projektet.

Det er centralt for regeringen, at den nuværende struktur for finansieringen af dankortet kan opretholdes inden for betalingsdirektivets rammer. Dankortet er efter regeringens opfattelse et effektivt betalingskortsystem. Fra dansk side arbejdes der intensivt på, at bestemmelserne i direktivet ikke kommer til at berøre forliget om dankortet. Vi arbejder desuden på, at forslaget ikke kommer til at forringe forbrugerbeskyttelsen.

Jeg forventer at forelægge regeringens forhandlingsoplæg om forslaget vedrørende betalingsdirektivet for udvalget forud for det økofin-møde, som vil finde sted den 7. november 2006.

Helle Sjelle havde hæftet sig ved det, finansministeren havde sagt om, at det ikke er meningen, at SEPA skal berøre dankortet og finansieringen heraf.

Charlotte Antonsen sagde, at EU er noget tilbage hvad angår indførelsen af det indre marked for finansielle tjenesteydelser. Alle vidste, at hvis man skal betale for varer købt i et andet land, tager bankerne det hvide ud af øjnene for det. Derfor var hun glad for, at vi vender tilbage til at se på betalingsdirektivet.

Hun mente, vi skal gøre alt hvad vi kan for at opretholde vor dankortordning, og henviste til, at hele ideen med betalingsdirektivet netop er at give borgerne et kreditkort, som er billigt. Derfor ville det være fuldstændig absurd, hvis ordningen skulle ødelægge dankortsystemet.

Morten Messerschmidt spurgte, om man havde overvejet, om kontrolmulighederne i forbindelse med sorte pengeoverførsler og pengeoverførsler til terrorisme blev forringede, når man lavede systemet om.

Per Clausen var glad for det, der var blevet sagt, og håbede ikke, vi kom i den situation, at ministeren lavede en aftale, der fik negative konsekvenser for dankortet.

Finansministeren bekræftede i svaret til Helle Sjelle, at regeringen ikke har noget ønske om at genoptage debatten om dankortet, og den har heller ikke ambitioner om at ændre på det beskyttelsesniveau, der er for forbrugerne i Danmark. Men vi støtter, at det bør være synligt for befolkningen, hvad de forskellige kreditkort koster. Finansministeren nævnte, at drøftelsen kommer op igen forud for mødet den 7. november.

NOT

Finansministeren lovede Morten Messerschmidt at fremsende et notat om, hvorvidt kontrolmulighederne med sorte pengeoverførsler og pengeover-

førsler til terrorisme blev forringede.

Morten Messerschmidt takkede for tilsagnet om et notat.

FO 8. Makrofinansiel assistance til Moldova

- *Forventes behandlet på et senere rådsmøde*

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 44)

Udvalgsmødereferat (00) side 1729 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 7/7-00)

Udvalgsmødereferat (021) side 15 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 4/10-02)

Finansministeren: IMF skønner, at Moldova i 2006 vil have et underskud på betalingsbalancen på 10,5 pct. af BNP. Udviklingen skal ses i lyset af, at priserne på naturgas importeret fra Rusland er fordoblet, og at Rusland har nedlagt forbud mod import af vin fra Moldova. Hvis medlemmerne ikke skulle huske det, kan jeg sige, at eksport af vin og alkohol udgør 30 pct. af Moldovas samlede eksport, hvoraf 80 pct. eksporteres til Rusland.

IMF forventer, at Moldova vil have et udækket eksternt finansieringsbehov i 2007 og 2008 på i alt 130 mio. euro.

På den baggrund ventes Kommissionen snarest at fremsætte forslag om makrofinansiel assistance til Moldova i perioden 2007-2008 på 45 mio. euro i gavebistand.

Forslaget opfylder de såkaldte Genval-kriterier for støttens størrelse, krav om internationale finansielle institutioners engagement i landet mv. og følger de nye retningslinjer for tildeling af makrofinansiel assistance.

For at få udbetalt bistanden skal Moldova opfylde en række kriterier, som vil blive forhandlet og fastlagt i et aftalememorandum, når Rådet har givet tilsagn om at yde bistanden.

Ved at yde makrofinansiel assistance til Moldova kan EU hjælpe med at styrke Moldovas eksterne balance.

FO Jeg støtter forslaget.

Magnus Heunicke kunne tilslutte sig regeringens forhandlingsoplæg.

Charlotte Antonsen oplyste, at Venstre selvfølgelig giver tilslutning til regeringens forhandlingsoplæg. Hun betegnede det som godt, at vi kan give økonomisk støtte til et naboland, og fremhævede, at vi har en interesse i, at forholdene i vort lokale område er så stabile som muligt, også når vi ser på lande, der støder op til EU.

Morten Messerschmidt forstod, at man var gået væk fra at yde lån til Moldova, men i stedet ville give regulær makroøkonomisk støtte, og spurgte, om finansministeren overhovedet ikke nærede betænkeligheder herved, idet der var langt større muligheder for at kontrollere, at pengene går til de rigtige

personer, når det drejer sig om lån. Han kunne ikke støtte forhandlingsoplægget.

Anne Grete Holmsgaard kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg.

Per Clausen spurgte i anledning af Morten Messerschmidts bemærkninger, om det forhold, at støtten skulle foregå inden for PRGF-programmet, ikke indebar, at der faktisk var ganske skrappe krav til, hvad pengene kunne bruges til. Han kunne dog gå ind for regeringens forhandlingsoplæg, selv om han var betænkelig ved kravene om besparelser på de offentlige udgifter pga. PRGF-programmet.

Finansministeren svarede Per Clausen, at der er en række krav knyttet til den makrofinansielle støtte, herunder krav vedrørende de offentlige udgifter.

Per Clausen sagde, at på trods af at finansministerens svar bekræftede nogle af de bekymringer, han havde haft, gik Enhedslisten alligevel ind for regeringens forhandlingsoplæg vedrørende Moldova.

Morten Messerschmidt ville gerne have et notat om, hvilke krav der blev stillet i forbindelse med et PRGF-program.

Han rejste spørgsmålet, om det forhold, at Rusland laver importforbud mod vin fra Moldova, ikke er i strid med de forpligtelser, Rusland har som medlem af GATT.

NOT **Finansministeren** lovede Morgen Messerschmidt at fremsende et notat om, hvilke krav der bliver stillet i forbindelse med et PRGF-program.

FO 9. Forslag til forordning om generelle regler for fællesskabets støtte inden for transeuropæiske net (TEN)

Forventes behandlet på et senere rådsmøde

KOM (2006) 0245

Rådsmøde 2753 – bilag 1 (samlenotat side 46)

KOM (2005) 0076 – bilag 1 (grundnotat af 1/7-05)

KOM (2004) 0475 – bilag 1 (grundnotat af 8/3-05)

Finansministeren: Kommissionen har fremlagt et revideret forslag om EU's støtte til transeuropæiske net på især transportområdet. Forslaget er kendt som TEN-finansforordningen.

Forslaget skal forhandles med Europa-Parlamentet i fælles beslutningsprocedure, og det forventes, at der vil kunne opnås enighed sidst på året.

Transeuropæiske net dækker over store, grænseoverskridende infrastrukturprojekter vedrørende transport og i mindre grad energi. Regeringen ser positivt på, at EU anvender ressourcer på den europæiske infrastruktur.

Danmark har selv bl.a. modtaget bidrag fra TEN-midlerne i forbindel-

se med opførelsen af Øresundsbroen og i forbindelse med forstudierne på den mulige Femernbælt-forbindelse.

Kommissionens udkast til TEN-finansforordningen fastsætter en overordnet ramme på ca. 8,2 mia. euro i 2007-2013.

Den nye økonomiske ramme følger direkte af aftalen om de finansielle perspektiver. Midlerne fremgår af budgettets kategori 1A, hvor Danmark som bekendt især prioriterede forskningsmidlerne.

Der er tale om et betydeligt bevillingsløft til TEN-budgettet, som er 139 pct. højere i 2013 end i 2006.

Ud over den økonomiske ramme definerer finansforordningen en række maksimale støttesatser, som forskellige typer af projekter kan opnå. Støttesatserne på transportområdet varierer mellem 10 og 50 pct., alt efter hvilket projekt der er tale om.

FO Regeringen vil arbejde for, at støttesatserne på transportområdet ikke overstiger 30 pct. Hvis støtten til det enkelte projekt bliver for høj, vil der kunne ydes støtte til færre projekter. Vi går ind for, at projekterne bliver til gavn for de flest mulige lande.

Vi lægger stor vægt på, at der sker en prioritering af projekter, der har en fælleseuropæisk merværdi, hvor fordelene også tilfalder andre medlemslande.

Finansforordningen introducerer desuden en ny lånemekanisme, som har til hensigt at skulle afdække de risici, der er forbundet med perioden efter at et projekt er færdiggjort.

Lånemekanismen er ikke beskrevet i Kommissionens udkast i detaljer. Regeringen vil derfor arbejde for, at det i forordningen nærmere specificeres, hvordan den påtænkte nye lånegarantimekanisme skal fungere, samt at der sker en klar afgrænsning af risikoen for EU's budget som følge af etableringen af lånegarantimekanismen.

Jeg beder om forhandlingsoplæg allerede nu, selv om der ikke skal træffes beslutninger på det kommende møde om sagen. Da der er tale om en fælles beslutningsprocedure, kan det være, at der faktisk bliver aftalt mere eller mindre bindende regler. Det er altså for at være på forkant med udviklingen, at jeg forelægger forhandlingsoplægget nu.

Magnus Heunicke forstod, at Danmark kunne gøre sig forhåbninger om at få en del af pengene, endda på et forholdsvis højt niveau. Han ville gerne vide, om man kunne komme det lidt nærmere, hvad der menes med et forholdsvis højt niveau, ligesom han gerne ville vide noget om tidsplanen. Hvornår udløber fristen for at få del i TEN-midlerne?

Helle Sjelle ville i forlængelse af det, Magnus Heunicke spurgte om, gerne vide, hvad perspektivet for TEN egentlig er, herunder for Femern-

forbindelsen. Er der andre danske projekter, som man mener, kan få støtte?

Charlotte Antonsen kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg. Hun betegnede det som klogt, at Europa-Parlamentet fremover ville se projekterne, inden det gav sin tilslutning. Hun syntes, det var godt, at man kunne give tilskud til, at nogle store transeuropæiske net kunne blive fremmet, og hun syntes også, det var rigtigt, at man øgede budgettet på dette punkt. Men det er selvfølgelig vigtigt, at det ikke bare er nationale projekter, man støtter, men projekter, der berører flere lande.

Charlotte Antonsen var glad for, at finansministeren forelagde forhandlingsoplæg om TEN allerede på nuværende tidspunkt, således at den politiske holdning i Folketinget er afklaret, når sagen skal drøftes på møder i EU.

Morten Messerschmidt sagde, at det lød som om det virkelig centrale element, som gjorde, at man var glad for projektet, var, at Danmark kunne få nogle midler. Han havde det fint med, at Danmark fik nogle midler, men det kunne ikke være det primære element.

Formanden gjorde opmærksom på, at finansministeren havde understreget, at projekterne skal være til gavn for flere lande.

Morten Messerschmidt spurgte, om det var en del af den nye forretningsorden med åbne møder, at formanden blandede sig i debatten. Han mente principielt, at EU skulle støtte, når landene ikke selv ville gennemføre projekter, som var til gavn for alle EU-lande. Han syntes selvfølgelig, det var i orden, at vi får nogle penge, når vi betaler så stor en del af udgifterne til projekterne, men i øvrigt var han ikke enig i hovedindgangen til dette EU-projekt.

Han ville gerne vide, hvordan andre lande stillede sig til spørgsmålet om den nationale finansiering.

Han forstod, at vi ville gå ind for, at støttesatsen maksimalt kan være 30 pct., hvilket han syntes virkede fornuftigt.

Anne Grete Holmsgaard ville gerne have en diskussion af TEN. Hun mente, der var noget sympatisk ved at sætte den maksimale støtteprocent ned, men mente i øvrigt kun, man skulle give støtte til projekter, som var gode for klimaet og bekæmpede udledningen af drivhusgasser. Finansministeren havde sagt, at der skulle prioriteres. Derfor ville Anne Grete Holmsgaard gerne vide, om prioriteringerne principielt gik på, at man fik mindre udslip af drivhusgasser og fik mere gods over fra vej til jernbane og vandveje.

I TEN er der også mulighed for at yde støtte til energiområdet, men hun kunne ikke helt hitte ud af, om der kun var tale om tilskud til forundersøgelser. I den forbindelse nævnte hun, at en af de ting, der haster mest på det europæiske plan, er at få lavet en ordentlig undersøgelse af, hvilke dele af infrastrukturen der skal udvides, for at vi kan få store havmølleparker i Øster-

søen og Nordsøen. Derfor spurgte hun, om den danske regering vil gå i spidsen for at få udarbejdet et sådant projekt – selvfølgelig gerne med penge fra TEN.

Per Clausen sagde, at hvis det kom til at indgå i regeringens forhandlingsoplæg, at Danmark i EU ville slås for, at ordningen blev indrettet sådan, at tilskuddene blev givet målrettet til omlægning af den europæiske transportpolitik, sådan at den blev til mest mulig gavn for miljøet, så ville Enhedslisten støtte det.

Hvad mener man med, at lånegarantien skal kunne dække de risici, der er forbundet med investeringen i post-anlægsfasen i offentlig-private partnerskaber, OPP? Per Clausen betegnede det som besynderligt, at disse OPP-samarbejder åbenbart skulle have særligt gunstige vilkår.

Lone Dybkjær ville kun stille de spørgsmål, hun også ville have stillet på et lukket møde. Hun erklærede sig enig i det, Anne Grete Holmsgaard havde sagt om TEN. 50 pct. i støtte kunne måske være rimeligt, hvis der var virkelig meget miljø i projektet, men når det drejede sig om Øresundsforbindelsen, syntes hun, det var meget rimeligt med en 30 pct. grænse.

Hun var enig med Morten Messerschmidt i, at fremstillingen i samlenotatet bar lidt for meget præg af, at det er et rigtigt godt projekt, fordi Danmark får penge ud af det.

Lone Dybkjær havde flere gange på de lukkede møder opfordret finansministeren og andre ministre til at prioritere, hvad de lagde frem for udvalget, altså koncentrere sig om de væsentligste sager, og det ville hun også sige i det åbne møde.

Finansministeren svarede flere spørgere, at miljøbelastningen vil indgå i de vurderinger, der skal foretages, når de forskellige projekter skal prioriteres.

Det er klart, at andre lande kan have en stor interesse i en god forbindelse mellem to lande. Derfor vil det indgå med stor vægt i vores vurdering, om flere lande har glæde af forbindelsen, idet formålet er, at der skal være en merværdi for hele fællesskabet.

Finansministeren svarede Magnus Heunicke, at man skønnede, at støtten til Fehmernbælt-forbindelsen kunne komme til at ligge på omkring 15 pct.

Det er svært at udtale sig om tidsplanen, idet den tyske regering endnu ikke har taget stilling, men vi presser på for at få kansler Merkel til at foretage de nødvendige prioriteringer.

Finansministeren svarede Morten Messerschmidt, at hvis et bestemt projekt kun havde national interesse, skulle det ikke have TEN-midler. Det var vi enige med de andre lande om.

Finansministeren sagde, at vi i Danmark ønsker at udbygge hele forsyningsnettet, både når det drejer sig om energi, el og gas, men vi har problemer med at levere via DONG til det tyske marked f.eks., idet der er stærke nationale interesser. Det drejer sig om at vise solidaritet og se på, hvad der er til alles fordel.

Finansministeren svarede Per Clausen vedrørende OPP, at han ikke ville afvise, at man kunne støtte et OPP-projekt, som kunne være til fordel for miljøet. OPP er bare et spørgsmål om, hvordan man tilrettelægger arbejdet. Hvis det har en merværdi for EU, skal man støtte det.

I anledning af Lone Dybkjærs kritik af, at finansministerens tale havde været meget lang, sagde han, at den var skåret ned til en tredjedel af, hvad den havde været tidligere. Han var bange for, at man ville kritisere ham, hvis han undlod at omtale et punkt, som medlemmerne interesserede sig for, og de mange spørgsmål havde jo vist, at der var interesse i udvalget for mange af sagerne på dagsordenen. Men der var tale om en balancegang, og man var i Finansministeriet lydhøre over for kritikken.

Per Clausen havde fået svar på sine spørgsmål, hvilket havde medvirket til at afklare hans holdning. På baggrund af finansministerens svar var han ikke i tvivl om, at Enhedslisten går imod forhandlingsoplægget vedrørende TEN.

Morten Messerschmidt kunne støtte regeringens forhandlingsoplæg vedrørende TEN.

Siden sidst:

a) Ændring af finansforordningen for EU's budget

KOM (2005) 0181, KOM (2006) 0213

KOM (2005) 0181 – bilag 1 (grundnotat af 1/11-05)

KOM (2005) 0181 – bilag 2 (supplerende grundnotat af 10/8-06)

Finansministeren: Under punktet "siden sidst" er der en sag, jeg gerne vil præsentere udvalget for. Det drejer sig om ændring af finansforordningen for EU's budget. Forslaget skal vedtages af Rådet med enstemmighed efter høring af Parlamentet og udtalelse fra Revisionsretten. Jeg henviser til de to oversendte grundnotater.

Jeg vil særligt henlede opmærksomheden på følgende dele af Kommissionens forslag:

Indførelse af et nyt budgetprincip om effektiv intern kontrol med EU's midler;

fremsendelse fra medlemsstaterne til Kommissionen af en årlig over-

sigt over foreliggende revisioner og erklæringer;

styrkelse af budgettets gennemsigtighed ved systematiske oplysninger om modtagere af EU-støttemidler samt

en forenkling og smidiggørelse af budgetgennemførelsen.

Vi ser foreløbigt positivt på forslaget, som nu er under behandling.

Mens landene generelt støtter bidragene til en mere enkel og gennemsigtig budgetgennemførelse, er en række lande imod de dele af forslaget, der er en udmøntning af Kommissionens handlingsplan for styrket intern kontrol.

Det finske formandskab søger at nå frem til en fælles rådsholdning inden forhandlingerne med Parlamentet senere på året.

Jeg vender tilbage til sagen, når den bliver mere aktuel.

Charlotte Antonsen var tilfreds med, at der lægges op til et mindsket bureaukrati.

Formanden konstaterede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg. Vedrørende punkt 2 c om Ungarn gik Dansk Folkeparti og Enhedslisten imod forhandlingsoplægget. Vedrørende punkt 8 om Moldova gik Dansk Folkeparti imod forhandlingsoplægget. Vedrørende punkt 9 om TEN gik Enhedslisten imod forhandlingsoplægget.

Punkt 3. Rådsmøde nr. 2754 (transport, telekommunikation og energi – transport) den 12. oktober 2006

Transport- og energiministeren: Jeg skal hermed forelægge dagsordenen for rådsmødet for transport, telekommunikation og energi den 12. oktober 2006.

Der er tale om et såkaldt lille rådsmøde, og jeg har ikke nogen sager, der skal forelægges til forhandlingsoplæg. Jeg nævner her de væsentligste sager og henviser i øvrigt til samlenotatet, som udvalget har fået tilsendt forud for mødet.

1. Midtvejsevaluering af Hvidbogen fra 2001 om EU's transportpolitik

- Drøftelse

KOM (2006) 0314

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 2)

KOM (2006) 0314 – bilag 1 (grundnotat af 14/8-06)

Bilag (01) 24 (grundnotat af 15/10-01 om hvidbogen)

Transport- og energiministeren nævnte ikke denne sag i sin forelæggelse af rådsmødet.

Svend Auken var dybt overrasket over den danske holdning til midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001 om EU's transportpolitik. Han henvisede til, at trafikudviklingen udgjorde en utrolig stor belastning af miljøet, hvorfor Danmark i 2001 havde kæmpet for, at hvidbogen fik en markant miljøprofil, hvilket var lykkedes. Det var faktisk et af de bedste eksempler på, at man fik miljøpolitikken integreret i andre politikker. Han var dybt overrasket over, at man nu i EU-sammenhæng nedtonede miljøaspektet – med fuld støtte fra den danske regering. Der stod herom i resumeet i samlenotatet: "... men Kommissionen nedtoner en ensidig satsning på miljøaspektet i transportpolitisk sammenhæng og fokuserer mere på vækst og beskæftigelse i overensstemmelse med Lissabon-strategien." I den forbindelse gjorde Svend Auken i øvrigt opmærksom på, at Lissabon-strategien også omfatter miljøhensyn. I selve samlenotatet står der: "I midtvejsevalueringen nedtoner Kommissionen en ensidig satsning på miljøaspektet i transportpolitisk sammenhæng og fokuserer mere på vækst og beskæftigelse i overensstemmelse med Lissabon-strategien." Og senere står der: "Den fremtidige transportpolitik må derfor fokusere på at udnytte hver enkelt transportforms potentiale bedre" og "... men samtidig må hver enkelt transportform i sig selv blive mere miljøvenlig.

Denne anskuelsesmåde adskiller sig fra den ovennævnte hovedlinje i Hvidbogen fra 2001, hvor der blev fokuseret markant på et skifte væk fra vejtransport.”

Svend Auken pegede på, at vi i Danmark ikke havde haft stor succes med at få mere transport over på skinner, men gjorde opmærksom på, at det var et af de allerstørste miljøpolitiske problemer i Europa at få flyttet mere trafik fra vejnettet over til bane. Der var store problemer med kødannelser på vejene, bl.a. i Tyskland. Det drejer sig om at få hævet gennemsnitshastigheden på motorvejene fra de nuværende 20 kilometer i timen.

Svend Auken gik ud fra, at et flertal i Europaudvalget havde den holdning, at Danmark fortsat går ind for overflytning af mest mulig trafik til bane og kraftigt ønsker at markere denne holdning. Selv om der ikke var tale om et forhandlingsoplæg, ville Svend Auken finde det meget upassende, hvis transport- og energiministeren på rådsmødet udtalte sig stik imod det, et flertal i Folketinget gik ind for.

Man havde hørt vognmændene og kommunerne m.v., men man burde også have hørt de grønne organisationer og de eksperter, der havde arbejdet med energipolitik.

Svend Auken var klar over, at han havde brugt stærke ord, men det var berettiget, når transport- og energiministeren her lagde op til noget, som var fuldstændig i modstrid med det, statsministeren havde sagt under sin åbningstale i Folketinget få dage forinden. Svend Auken bebudede, at man ville følge sagen op, f.eks. ved en forespørgselsdebat, medmindre transport- og energiministeren ville sige klart, at man ikke ville fravige Danmarks hidtidige linje, og markant ville tage afstand fra den nedprioritering af miljøpolitikken, der her var lagt op til.

Svend Auken var som nævnt chokeret over transport- og energiministerens holdning, som han måtte tage klart og utvetydigt afstand fra. Han håbede, ministeren ville komme på bedre tanker i løbet af mødet.

Charlotte Antonsen undrede sig over, at Svend Auken var rystet og chokeret over punkt 1 på dagsordenen, som transport- og energiministeren overhovedet ikke havde udtalt sig om. Hun henviste til det forhandlingsmandat, man netop havde givet finansministeren under dagsordenens punkt 2, nummer 9, vedrørende TEN, og henviste til, at der i samlenotatet vedrørende den foreliggende midtvejsevaluering stod i afsnittet om den danske holdning, at regeringen var positivt indstillet over for at understrege transportens store betydning for udviklingen i EU. Hun var fuldstændig sikker på, at den danske regering var meget opmærksom på, at miljøet også skulle forbedres på europæisk plan, og kunne overhovedet ikke se, at der var nogen modstrid. At man så fra Kommissionens side i forbindelse med hvidbogen lagde op til at nedpri-

oritere nogle ting, det var noget, som landene havde mulighed for at gå ind og påvirke. Hun gik ud fra, at ministeren var enig med hende i, at det skulle vi gøre, så man lagde op til et meget højt miljøpolitisk niveau.

Per Clausen syntes ikke, finansministerens mandat vedrørende TEN i særlig grad tog udgangspunkt i miljøpolitiske hensyn, og var lidt overrasket over, at partier, som havde støttet dette mandat, efterfølgende var meget optaget af, hvad der stod i midtvejsevalueringen af hvidbogen om EU's transportpolitik.

Han spurgte, om transport- og energiministeren ikke var enig i, at når man snakker om transportpolitik, så er det vigtigt at sikre, at man faktisk får løst de miljømæssige problemer, der er i forbindelse med den øgede transport. Derfor fandt han det underligt, at den danske regering tilsyneladende forholdt sig positivt til det, når Kommissionen meddelte, at den nu ville nedprioritere miljøet ned. Det havde man i hvert fald skrevet i det papir, der var sendt ud.

Hvis transport- og energiministeren var enig i, at et af de vigtigste formål med transportpolitikken var at sikre en mere miljømæssig transport, mente ministeren så, det kunne opfyldes, uden at man flyttede mere transport over fra vejnettet til bane eller vandveje, men udelukkende kunne klares ved, at man inden for de enkelte transportformer søgte at minimere de miljømæssige belastninger?

Per Clausen mente, at en af forklaringerne på, at regeringen så positivt på midtvejsevalueringen, kunne være, at den blåstemplede den transportpolitik, regeringen i praksis havde ført herhjemme, idet den intet havde gjort for at overføre transport til skinner i Danmark.

Anne Grete Holmsgaard havde fået ostemaden galt i halsen, da hun læste, at regeringen var positiv over for noget, der indebar en kovending i forhold til det, vi havde arbejdet for op gennem 1990-erne i Danmark. Man sagde ganske vist en masse pæne ord om, at man måtte øge anvendelsen af miljømæssige transportformer, men hvad er det for transportformer? Er det biler, som kører meget langt på literen, og hvor langt skal de så køre på literen? Hun syntes, det lignede bortforklaringer.

Anne Grete Holmsgaard spurgte, om Danmark havde været involveret på nogen form i underudvalg eller arbejdsgrupper, som havde været med til at udforme midtvejsevalueringen, eller om vi havde tilkendegivet, hvilke synspunkter vi havde. I givet fald ville hun gerne vide, hvilke synspunkter vi havde tilkendegivet.

Anne Grete Holmsgaard gjorde opmærksom på, at der under dagsordenspunktet stod "drøftelse", og derfor ville hun gerne vide, hvad transport- og energiministeren ville foreslå. Ville han foreslå, at bilerne skulle køre længere på literen, ville han foreslå en nedbringelse af flytrafikkens store miljøbe-

lastning?

Anne Grete Holmsgaard gik ud fra, at der var tale om en lapsus, når der står i det fremsendte samlenotat, at regeringen er positivt indstillet over for midtvejsevalueringen.

Hun syntes ikke, det var rimeligt, at man kun havde hørt arbejdsgivere og erhvervsorganisationer og nogle fagforeninger, men ikke havde hørt de grønne organisationer.

Anne Grete Holmsgaard henviste til, at der i sin tid havde været en krig mellem Barosso og andre om, hvorvidt Lissabon-strategien skulle have en miljødimension, og vi havde vundet, så der kom en miljødimension med. Det måtte være en dansk mærkesag, og miljøminister Connie Hedegaard havde talt varmt for det. Derfor måtte vi gentage den danske holdning også i forbindelse med midtvejsevalueringen.

Lone Dybkjær var lidt rystet over, at transport- og energiministeren slet ikke havde sagt noget om dagsordenens punkt 1, selv om hun var klar over, at man havde skrevet noget om det i samlenotatet. Ministeren havde sagt, at han ville kommentere de væsentligste punkter, men det omfattede åbenbart ifølge hans opfattelse ikke punkt 1. Det var i hvert fald en forkert politisk prioritering, som sendte et forkert signal. Og der var slet ingen sammenhæng mellem denne holdning og det, statsministeren havde sagt i sin åbningstale. I øvrigt var hun enig i den kritik, der var fremført af regeringens holdning til dagsordenens punkt 1.

Lone Dybkjær mindede om, at Jacques Delors allerede i 1993-94 havde peget på, at et af problemerne i transportsektoren var, at man ikke havde miljøvurderinger med.

Hun fandt der nærmest alarmerende, at man i samlenotatet kunne skrive: ”Den fremtidige udvikling vil være influeret af de eksisterende afgiftsmæssige forskelle mellem medlemsstaterne. Navnlig de betydelige forskelle i afgifterne på brændstof må indsnævres.” Hun spurgte, hvad det helt konkret betød for Danmarks vedkommende, idet hun gjorde opmærksom på, at de høje danske energiafgifter havde været med til at bremse forbruget, hvilket statsministeren endda havde pralet af under åbningsdebatten i Folketinget.

Lone Dybkjær pegede på, at vi siden 1972 på trods af økonomisk vækst faktisk ikke havde haft et stigende energiforbrug, bl.a. på grund af en fantastisk satsning på isolering.

Lone Dybkjær gjorde opmærksom på, at transportsektoren stod for 71 pct. af det samlede olieforbrug i EU, og at vejtransportsektoren stod for 60 pct. af dette samlede olieforbrug, så det var ikke ligegyldigt, hvad man gjorde i den sektor.

Morten Messerschmidt spurgte med udgangspunkt i Lone Dybkjærs

bemærkninger om energiforbruget ikke var steget siden 1972, om han kunne få en opgørelse, som isoleret så på transportsektorens andel af den totale energianvendelse i EU.

Han var bekymret over den ændring, man lagde op til fra Kommissionens side – ikke så meget på grund af faren for global opvarmning som følge af øget CO₂-udslip, men på grund af transportsektorens andre miljøbelastninger.

Transport- og energiministeren var overrasket over angrebet fra Svend Auken, idet der efter hans opfattelse ikke var noget, der ændrede på de miljøpolitiske mål, som Danmark havde. I 2002 havde vi støttet, at vi skulle have mere gods over på skinnerne, og vi var også gået ind for, at man gjorde mere ud af short sea shipping, bl.a. i Østersøområdet og i Middelhavsområdet.

Når Svend Auken sagde, at vi i Danmark ikke havde haft stor succes med at få mere transport over på skinner, måtte han være opmærksom på, at Danmark har en beskedent størrelse, så det var nemmere for virksomhederne at transportere godset fra Odense til København på lastbil. Det var især for de store, tunge transporter af ensartet gods, det kunne lade sig gøre på markedsvilkår at anvende banen. Men vi bruger det argument over for Kommissionen og over for vore tyske venner, at det vil have en fantastisk effekt, hvis man får etableret Femernsund-forbindelsen, idet vi henviser til, at det ikke er en forbindelse mellem Danmark og Tyskland, men en forbindelse mellem Skandinavien og det øvrige Europa.

Transport- og energiministeren nævnte, at man på hans foranledning i EU havde taget spørgsmålet om modulvogntog op, idet de kan medbringe omkring 50 pct. mere gods og dermed give en mere miljøvenlig transport. Det ville også fremgå af hans tale på rådsmødet.

Transport- og energiministeren fremhævede, at det, der stod i samlenotatet, var, hvad Kommissionen sagde i midtvejsevalueringen. Han var ikke mere blåøjet end at han godt vidste, hvad flertallet i Folketinget går ind for, og han var i øvrigt fuldstændig enig i det og mente også, Danmark skulle bevare vor høje miljøprofil.

Transport- og energiministeren oplæste, hvad der stod i samlenotatet om den danske holdning: ”Den danske regering er umiddelbart positivt indstillet over for midtvejsevalueringen, som understreger transportens store betydning for udviklingen i EU.” Der stod jo ikke noget om, at man ville nedprioritere miljøet. Derefter skrev man: ”Desuden er det positivt, at der satses på en omlægning af TEN-støtten, så denne i højere grad tilfalder infrastrukturomlægninger af grænseoverskridende karakter (f.eks. Femernbælt). En ændring, man fra dansk side kan støtte.” Det er jo med til at flytte mere over på jernbane.

Transport- og energiministeren medgav, at samlenotatet måske var skrevet lidt trekantet, og at det godt kunne være, det kunne opfattes anderledes, men som ministeren havde understreget i sin besvarelse af spørgsmålene, var der ingen ændring i den danske holdning til miljø. Ord kan jo fortolkes forskelligt, men det var ikke meningen at lægge op til nogen ændring. Ministeren tilføjede, at det også ville være meget uklogt for en transport- og energiminister at give udtryk for en anden holdning end statsministeren, og i øvrigt havde han ikke en sådan anden holdning.

NOT

Transport- og energiministeren tilbød at oversende papiret til den tale, han ville holde på rådsmødet, til Europaudvalget.

Transport- og energiministeren bekræftede over for Per Clausen, at Danmark ikke vil prioritere miljøet ned. Vi mener, der kan opnås miljøgevinster ved i højere grad at flytte transport fra vejen til bane eller vand, og specielt så ministeren nogle muligheder for transport ad søvejen i Østersøområdet, idet det ikke tage så lang tid at gennemføre ændringer af havnefaciliteter.

Når det ikke gik bedre i Danmark med at få flyttet den interne transport over til jernbanen, hang det sammen med landets beskedne størrelse. Kun når vi talte om store mængder af ens gods, f.eks. Carlsbergs produkter, eller meget tunge transportere, kunne overførsel til transport pr. bane betale sig. Regeringen ville ikke pålægge virksomhederne, hvordan de skulle transportere deres varer.

Transport- og energiministeren gentog i svaret til Anne Grete Holmsgaard, at de citerede sætninger fra samlenotatet handlede om, hvad Kommissionen sagde, og ikke var udtryk for Danmarks holdning. I sin tale ville han bestemt sige, at vi følger den samme linje som hidtil. Han pointerede, at der ingen ændring er i den danske holdning.

Han svarede Anne Grete Holmsgaard, at Danmark ikke har været involveret i det underudvalg, der har behandlet udarbejdelsen af midtvejsevalueringen.

Ministeren nævnte, at miljø- og transportpolitik, som jo har en snæver forbindelse med hinanden, vil være på dagsordenen på mødet i marts 2007, hvor stats- og regeringscheferne skal diskutere, hvordan man får skabt et mere energieffektivt EU. Her vil vi komme med et udspil, som statsministeren vil præsentere på DER mødet i Finland i denne måned, hvor han bl.a. ville spørge: ”Sker der nu nok på bilområdet?” Transport- og energiministeren henviste i den forbindelse til, at Folketingets trafikudvalg havde været på besøg hos Boeingfabrikkerne og fået vist den nyeste model, som havde en højere energieffektivitet. Ministeren sagde, at den bil, han kørte i for nogle år siden, kørte 10 kilometer på literen, og det gjorde den, han kørte i i dag, også, så der var noget, der tydede på, at bilfabrikkerne ikke gjorde nok, selv om han godt var

klar over, at enkelte bilmodeller kunne køre 100 kilometer på 3 liter. En opfordring fra stats- og regeringscheferne kunne måske få bilproducenterne til at tage sig sammen.

NOT

Transport- og energiministeren svarede Morten Messerschmidt, at han ikke havde tallene for transportsektorens energianvendelse i EU siden 1972 på rede hånd, men at han gerne ville sende dem over i et notat, hvis udvalget ønskede det..

Formanden takkede for, at ministerens talepapir til rådsmødet ville blive oversendt, idet hun nævnte, at den sætning i samlenotatet, som især havde givet anledning til problemerne, var: ”Den danske regering er umiddelbart positivt indstillet over for midtvejsevalueringen.”

Charlotte Antonsen var tilfreds med, at transport- og energiministeren nu understregede, at vor miljøpolitik ikke er ændret, heller ikke i relation til transport. Hun kunne nu heller ikke læse samlenotatet sådan, som oppositionen gjorde, og henviste bl.a. til mandatet vedrørende TEN.

I relation til det foregående punkt på dagsordenen havde man kritiseret, at finansministeren havde talt for længe og havde nævnt langt de fleste af rådsmødets punkter, og nu kritiserede man transport- og energiministeren for at have sagt for lidt i sit oplæg. Kritikken af det sidste hang måske sammen med, at mødet nu var åbent for pressen.

Hun syntes, det var godt, at man diskuterede hvidbogen, idet det ikke er alle lande, der alene er optaget af transportens miljømæssige konsekvenser, og henvisningen til Lissabon-strategien fandt hun fornuftig, idet den betød, at man generelt hævdede interessen for emnet. Hun mente, et godt miljø er meget afhængigt af, hvor effektiv søtransporten er, og hvis man fjerner flaskehalsene, så det hele glider lettere på vejene, havde hun svært ved at blive forarget over det. Hun tilføjede, at hun havde meddelelsen fra Kommissionen foran sig, og gjorde opmærksom på, at der står en masse om miljø og om CO₂-emissioner og om, at transporten står for 71 pct. af det samlede olieforbrug. Hun gjorde opmærksom på, at det ikke var miljøministrene, der mødtes, og derfor var udgangspunktet transporten.

Charlotte Antonsen var tilfreds med, at ministeren havde sagt, at der ikke var nogen ændring i vort syn på miljøet, og henviste ligeledes til, at statsministeren havde nævnt det i sin åbningstale.

Formanden mente ikke, at Charlotte Antonsens have ret i, at det forhold, at mødet var åbent, måske kunne have betydning for udformningen af talepapirerne, idet hun henviste til, at i de 18 år, hun havde været medlem af udvalget, havde der været meget store forskelle på detaljeringsgraden i talepapirerne.

Svend Auken mindede om, at formålet med at holde møder i Euro-

paudvalget var at sikre, at ministeren havde et flertal i Folketinget bag sig. Han oplæste igen de sætninger i det oversendte talepapir, som gav anledning til kritikken. Han var glad for tilsagnet om at få oversendt ministerens talepapir til rådsmødet, og gik ud fra, at det ville ske hurtigst muligt. Han gik ligeledes ud fra, at 1) det ville fremgå af talepapiret, at vi ikke støtter Kommissionens politik med at nedtone miljøaspektet, 2) at henvisningen til Lissabonprocessen ikke berettiger, at man nedtoner miljøpolitikken, 3) at målsætningen i hvidbogen fra 2001 fastholdes, herunder at man skal flytte gods fra vej til bane, og 4) at man opfordrer til effektive indgreb over for miljøbelastningen og energiforbruget i vejsektoren, da de frivillige aftaler, der tidligere var indgået, desværre ikke havde givet det ønskede resultat. Hvis ministeren kunne bekræfte, at de fire punkter ville være med i hans 3 minutters tale, så ville dette møde kunne slutte på en ordentlig måde.

Anne Grete Holmsgaard kunne godt forstå, at nogle mennesker får politikerlede, idet de citerede sætninger kun kunne læses på én måde, nemlig at Danmark er positiv over for midtvejsevalueringen, som taler om at nedtone miljøaspektet. Hun håbede, transport- og energiministeren ville være indstillet på at holde en klar miljøprofil og slå for det, miljøministeren havde sloges for i miljørådet, nemlig at Lissabon-erklæringen også omfattede miljøhensyn.

Med hensyn til bilproducenterne mente Anne Grete Holmsgaard ikke, en opfordring fra stats- og regeringscheferne ville være nok, det ville bare være konfirmationstaler, og man kunne ikke vente til foråret 2007, idet det er nu, Kommissionen skal lægge op til, hvad der skal være konsensus om på topmødet. Tiden for frivillige aftaler er passé.

Hun forstod, at Danmark ikke havde været involveret i den arbejdsgruppe, som havde forberedt midtvejsevalueringen, men henviste til, at det fremgik af samlenotatet, at medlemslandene havde haft mulighed for at udtale sig om hvidbogen under det engelske formandskab i 2005, og ville gerne vide, om vi havde meldt ud, og hvad vi havde sagt.

Hun efterlyste et svar på sin anmodning om at få listen over hørte organisationer udvidet til at omfatte grønne organisationer.

Formanden gjorde opmærksom på, at man ikke på indeværende møde kunne pålægge ministeren noget vedrørende den europæiske bilindustri, idet det ikke var på dagsordenen.

Lone Dybkjær sagde i relation til det notat, Morten Messerschmidt havde fået tilsagn om at få vedrørende energiforbruget i transportsektoren siden 1972, at det, hun var interesseret i, var at få tallene for Danmarks vedkommende.

Med hensyn til detaljeringsgraden i talepapirerne gentog hun, at hun mente, det var udtryk for en forkert politisk vurdering – når ministeren sagde,

han ville omtale de væsentligste sager – at han helt undlod at kommentere, at man lagde op til en nedprioritering af miljøaspektet. Når man kun læste sammenotatet, kunne man jo ikke vide, at regeringen var uenig heri.

Hun efterlyste svar på sit spørgsmål om harmonisering af afgifterne.

Per Clausen spurgte, om ministerens bemærkning om, at det var vanskeligt at flytte transport over til jernbane i et så lille land som Danmark, skulle forstås sådan, at det var vanskeligt markedsføremæssigt, økonomisk, eller mente han, det miljømæssigt ville være en dårlig investering? Per Clausen vidste godt, at regeringen på grund af skattestoppet ikke ønskede at indføre nye afgifter, men pegede på, at der var andre muligheder for at få taget hensyn til de miljømæssige omkostninger, f.eks. ved at lette for dem, der tilbyder en mere miljømæssig transport.

I forbindelse med drøftelsen om modulvogn tog gjorde han opmærksom på, at ganske vist var de mere miljøvenlige en gammeldags lastbiler, men når først godset var kommet over i lastbiler, var det svært at få det ud igen og over på tog, når det skulle transporteres ned igennem Europa.

Endelig spurgte han, om ministerens svar skulle forstås sådan, at han mente, det først og fremmest gjaldt om at gennemføre en mere effektiv transport af hensyn til globaliseringen, og så måtte man efterfølgende forsøge at kompensere i forhold til miljøet.

Transport- og energiministeren understregede, at han ikke havde forelagt noget forhandlingsoplæg vedrørende hvidbogen. Regeringen var positivt indstillet over for, at midtvejsevalueringen understreger transportens store betydning for udviklingen i EU, og at vi var positive over for, at der satses på en omlægning af TEN-støtten.

Han var fuldstændig enig i det, der var sagt om miljøet, og ville med stor glæde give udtryk for det på det kommende rådsmøde.

Med hensyn til stats- og regeringscheferne gjorde ministeren i anledning af Anne Grete Holmsgaards bemærkninger opmærksom på, at den danske statsminister allerede ville rejse spørgsmålet på mødet i Finland den 20. oktober, netop fordi vi ønskede at komme i så god tid, at det kunne komme med i udspillet fra Kommissionen til konklusionerne fra topmødet i marts 2007.

Transport- og energiministeren sagde til Anne Grethe Holmsgaard, at Danmark havde udtalt sig om hvidbogen til det engelske formandskab, og det havde man også oversendt til Europaudvalget, men det var jo længe siden.

Han ville gerne ændre høringslisten, så de grønne organisationer kom med.

NOT

Han lovede Lone Dybkjær at medtage de danske tal i det notat, der ville blive fremsendt.

I svaret til Per Clausen betegnede ministeren det som en uhyggelig

tanke, at man skulle sætte markedskræfterne ud af spil og forlange, at transporterne skulle foregå pr. tog. Men han var klar over, at det var der forskellige holdninger til.

Hvis man skulle anvende modulvogntog, skulle der foretages en del ændringer på vejene. Udgiften hertil var anslået til 80 mio. kr. Han henviste til, at der foregik forsøg med modulvogntog i Tyskland og Holland.

Transport- og energiministeren svarede Per Clausen, at globaliseringen bestemt ikke havde en højere prioritering end miljøhensyn, men globaliseringen var en kendsgerning, og under den forudsætning måtte man gøre det så godt som muligt miljømæssigt.

Formanden bekræftede, at der ikke var forelagt noget forhandlingsoplæg, men det var jo altid muligt for udvalget at give gode råd til ministeren.

Svend Auken bad ministeren svare bekræftende på, at de fire punkter, han havde nævnt i sit første indlæg, ville indgå i ministerens talepapir.

Per Clausen replicerede, at han ikke havde talt om et forbud mod transport på vejene eller om at pålægge erhvervslivet en bestemt transportform, men om på en eller anden måde at sørge for, at de miljømæssige omkostninger blev indregnet i transportomkostningerne, f.eks. ved at give mere hensigtsmæssige transportformer bedre vilkår.

Transport- og energiministeren svarede bekræftende på Svend Aukens spørgsmål og gentog, han ville oversende talepapiret.

Transport- og energiministeren svarede Lone Dybkjær, at bemærkningen om, at forskellene i afgifterne på brændstof måtte indsnævres, stod for Kommissionens regning. Han havde ikke tænkt sig at melde ud på det punkt, men gjorde opmærksom på, at indsnævring af forskellene jo også kunne betyde, at nogle lande skulle sætte deres afgifter op. I øvrigt sagde han, at når han så i forskellige blades gennemgang af, hvad bilisterne skulle betale for benzin i forskellige lande i Europa, slog det ham, hvor små forskelle der egentlig var. Han tilføjede, at regeringen ikke havde til hensigt at ændre på sin politik vedrørende afgifter.

Lone Dybkjær ville gerne vide, hvad der mentes med det.

NOT **Transport- og energiministeren** lovede Lone Dybkjær et notat om sagen.

Charlotte Antonsen forstod, at alle var enige om linjen, men pegede på, at det var lidt uden for de normale rammer for udvalgets arbejde at pålægge ministeren at udtale sig på en bestemt måde, når der ikke blev forelagt forhandlingsoplæg, og frygtede, at man fremover skulle have alle talepapirer sendt over, når ministrene udtalte sig i forskellige sammenhænge i udlandet. Det mente hun i øvrigt ville være på kanten af grundloven, hvorefter det er regeringen, der fører udenrigspolitikken.

Formanden gjorde opmærksom på, at udvalget ikke havde pålagt ministeren noget, men at ministeren havde været venlig og tilbudt at oversende sit talepapir, og det tilbud havde man sagt ja tak til.

2. Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om Godslogistik i Europa – nøglen til bæredygtig mobilitet

- Information fra Kommissionen

KOM (2006) 0336

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 7)

KOM (2006) 0336 – bilag 1 (grundnotat af 25/9-06)

Transport- og energiministeren: Den første sag på dagsordenen, som jeg vil nævne, er dagsordenens punkt 2, som drejer sig om meddelelsen om godslogistik.

I meddelelsen beskrives de logistiske udfordringer, som Europa står over for i fremtiden i relation til bl.a. bilkøer, færdselsulykker og forurening.

Danmark hilser tiltag, som medfører en mere effektiv transport, velkommen.

Det er positivt, at Kommissionen erkender behovet for at få skabt overblik over eksisterende flaskehalse i EU's transport- og logistiksystemer. Fra dansk side ser vi gerne, at Kommissionen får analyseret mulighederne for bedre infrastrukturudnyttelse gennem brug af modulvogntog, da det er en transportform, der effektiviserer og optimerer godslogistikken. Det danske forsøg med modulvogntog har påvist dette.

På rådsmødet vil jeg derfor opfordre Kommissionen til at analysere anvendelse af modulvogntog.

Charlotte Antonsen betegnede det som utroligt vigtigt, at man i meddelelsen om godslogistik, nøglen til bæredygtig mobilitet, gik ind for at bekæmpe flaskehalse for at fremtidssikre Europa til gavn for vækst og beskæftigelse, idet man samtidig skulle gøre, hvad man overhovedet kunne, for i fællesskab at forbedre miljøet. Det ville hun gerne have transport- og energiministeren til at uddybe.

Per Clausen var klar over, at regeringen havde fremsat et lovforslag om modulvogntog, og spurgte, om der forelå noget om, hvor store investeringer de ville betyde i Europa. Han havde fået en henvendelse fra nogle folk i Jylland, som gik ind for modulvogntog og opfordrede til, at man fjernede de mange rundkørsler, der var etableret i Jylland, så modulvogntogene kunne køre lige igennem, hvilket han naturligvis var uenig i.

Transport- og energiministeren svarede Charlotte Antonsen, at det

klart er flaskehalsene, der er det største problem for transporten i Tyskland, idet man, som Svend Auken sagde, nogle gange kører med 20 kilometer i gennemsnit på gennemfartsvejene ned igennem Europa. Hvis vi får lavet Femernsund-forbindelsen og får færdiggjort projektet omkring Køge, får vi bedre mulighed for at løse det problem. I europæisk regi er det et fantastisk omfattende projekt. Det går for langsomt med at få gods flyttet over til bane, det må erkendes, men det tager fantastisk lang tid og koster utroligt mange penge.

3. Civil satellitnavigationssystem Galileo

Udvalgsmødereferater:

(041) side 334 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 3/12-04)

(03) side 1143 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 4/6-04)

(012) side 362 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 1/3-02)

(98) side 1931 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 11/6-99)

a) Forslag til Rådets forordning om ændring af fællesforetagendet Galileos vedtægter, der er knyttet som bilag til Rådets forordning (EF) nr. 876/2002

- Fælles tilgang

KOM (2006) 0351

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 17)

b) Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1321/2004 om forvaltningsstrukturerne for de europæiske programmer for satellitbaseret radionavigation

- Fælles tilgang

KOM (2006) 0261

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 19)

c) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet: Statusrapport om Galileo-programmet

- Rådskonklusioner

KOM (2006) 0272

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 20)

d) Forhandlingerne om koncessionskontrakt

- Information fra Kommissionen

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 23)

e) (Evt.) Relationer med tredjelande**- *Information fra Kommissionen***

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 24)

Transport- og energiministeren nævnte ikke denne sag.

4. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security)**- *Politisk enighed***

KOM (2005) 0429

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 28)

KOM (2005) 0429 – bilag 2 (grundnotat af 28/10-05)

Udvalgsmødereferater:

(05) side 999 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 24/3-06)

(05) side 509 (behandlet i EEU 2/12-05)

Transport- og energiministeren: Den næste sag, jeg vil nævne, er dagsordenspunkt 4 om fælles regler for civil luftfartssikkerhed.

Sagen har tidligere været forelagt udvalget til forhandlingsmandat den 24. marts 2006.

Som det vil være udvalget bekendt, opnåede Rådet den 27. marts 2006 generel indstilling til en ændring af forordningen om fælles regler for civil luftfart.

For Danmark var det under forhandlingerne i Rådet navnlig vigtigt at fastholde Danmarks ret til at forbyde våben og bevæbnede vagter om bord i fly, hvilket også er lykkedes tilfredsstillende.

Forslaget har nu været igennem Europa-Parlamentets første behandling, og der er stillet en række ændringsforslag.

Et af Parlamentets ændringsforslag vedrører spørgsmålet om finansiering af udgifterne til security. Europa-Parlamentet ønsker blandt andet en tekst indført i forslaget om, at finansieringen af sikkerhedstiltag skal finde sted både med offentlige midler og ved brugerbetaling.

Det er ikke lykkedes at blive enige med Europa-Parlamentet, og der stiles således på rådsmødet mod at vedtage en fælles holdning uden imødekommelse af Parlamentet i spørgsmålet om finansiering af sikkerhedstiltag.

Fra dansk side finder vi ikke, at spørgsmålet om, hvordan security skal finansieres i de enkelte medlemslande, hører hjemme i denne forordning. Vi finder i det hele taget, at spørgsmålet om finansiering hører under medlems-

staternes kompetence. I Danmark finansieres security således af flybranchen selv.

Såfremt et flertal af medlemslandene ønsker at imødekomme Parlamentets ønske, vil Danmark kunne støtte dette, under forudsætning af at den præcise formulering ikke pålægger medlemslandene nogen form for forpligtelser vedrørende finansieringen.

Formandskabets forslag indeholder dog ikke dette element, og vi kan støtte udkastet til fælles tilgang til Europa-Parlamentets ændringsforslag.

Helle Sjelle ville sikre sig, at vi stadig havde mulighed for at sige nej til våben i fly, og at regeringen rent faktisk ville sige nej til, at der måtte være våben om bord i fly, som fløj over det danske luftrum.

Transport- og energiministeren svarede Helle Sjelle, at med hensyn til de såkaldt ”fly marshalls” var det den danske grundholdning, som var fuldstændig entydig og klar, at problemerne med sikkerheden skal løses på jorden, ikke i flyene. Derfor var man i Ministerrådet nået frem til, at de enkelte lande selv måtte bestemme, om der måtte være våben i flyene over deres luftrum, og i Danmark ville vi fortsat ikke tillade noget sådant. I Danmark sagde vi nej, hvis et andet land ønsker at lande med bevæbnede vagter om bord.

5. Eksterne relationer på luftfartens område

a) EU/USA-forhandlingerne om en luftfartsaftale

- Status

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 38)

Udvalgsmødereferater:

(05) side 1003 (behandlet i EEU 24/3-06)

(05) side 507 (behandlet i EEU 2/12-05)

(02) side 1322 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 28/5-03)

b) EU-Rusland: Overflyvning af Sibirien

Status

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 38)

Udvalgsmødereferat (05) side 1003 (behandlet i EEU 24/3-06)

Transport- og energiministeren: Den næste sag, jeg vil nævne til orientering, er dagsordenspunkt 5 om eksterne relationer på luftfartens område.

På rådsmødet vil Kommissionen orientere om status på forhandlingerne med henholdsvis Rusland og USA.

For Ruslands vedkommende drejer det sig om en særlig afgift for overflyvning af Sibirien, som Rusland opkræver i strid med de internationale ICAO-bestemmelser. Kommissionen har i marts 2006 fået mandat af Rådet til

at optage forhandlinger med Rusland med henblik på at løse spørgsmålet. Der har været afholdt en række forhandlingsmøder, men uden de store resultater.

For USA's vedkommende drejer det sig om indgåelse af en aftale med USA om etablering af et åbent luftfartsområde. Første fase af en aftale har ligget klar siden sidste efterår, men den politiske stillingtagen har afventet nogle bebudede ændringer i den amerikanske politik vedrørende bestemmelser om udenlandsk deltagelse og ejerskab i amerikanske luftfartsselskaber. Ændringerne trækker dog ud, dels på grund af modvilje og dels på grund af det forestående midtvejsvalg. Kommissionen overvejer derfor alternative løsninger for at imødegå yderligere forsinkelser.

Regeringen vil på dette rådsmøde notere sig Kommissionens statusredegørelser på de to sager.

Svend Auken erklærede sig enig i det, transport- og energiministeren havde sagt om Sovjets krænkelse af de internationale ICAO-konventioner i forbindelse med overflyvning af Sibirien, men ville gerne have uddybet, hvordan det gik med forhandlingerne med USA om at få en større adgang til det amerikanske marked for europæerne.

Charlotte Antonsen håbede, man ville tale med meget store bogstaver til Rusland og gå ud med budskabet i offentligheden, så den russiske befolkning blev bekendt med, hvordan dens regering chikanerede andre.

Transport- og energiministeren svarede Svend Auken, at forhandlingerne med USA om en fælles luftfartsaftale om bedre markedsadgang for øjeblikket stod stille, fordi amerikanerne ikke brød sig om at lave om på deres regler for udenlands medejerskab og udenlandsk indflydelse i amerikanske luftselskaber. Han tilføjede, at disse forhandlinger ikke handlede om udveksling af oplysninger om passagerer, idet de fandt sted i andet regi.

Transport- og energiministeren svarede Charlotte Antonsen, at i virkeligheden var det en slags piratvirksomhed, Rusland udøvede, idet de krævede ganske betydelige beløb – ministeren havde hørt beløb på op til 100.000 kr. – for overflyvning af Sibirien. Han havde oplevet, at den russiske luftfartsminister havde argumenteret herfor, men han havde fra alle sider i EU fået at vide, at det var fuldstændig uacceptabelt. Det var bestemt også den danske holdning.

6. Forslag til rådsbeslutning om indgåelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af protokollen til Alpekonventionen vedrørende transport

- Vedtagelse

KOM (2001) 0018

Rådsmøde 2754 – bilag 1 (samlenotat side 40)

Transport og energiministeren nævnte ikke dette punkt i sin forelæggelse af dagsordenen.

Siden sidst:

a) Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om bedre sikring af forsyningskæden

KOM (2006) 0079

KOM (2006) 0079 – bilag 2 (grundnotat af 4/4-06)

KOM (2006) 0079 – bilag 3 (supplerende grundnotat af 30/5-06)

Trafikministeren: Jeg vil afslutningsvis under punktet ”Siden sidst” kort orientere om to forordningsforslag, der er kommet siden sidst. Udvalget har modtaget grundnotater om forslagene, og jeg skal i øvrigt henvise til disse. Det ene forslag vedrører bedre sikring af forsyningskæden.

Stats- og regeringscheferne har på topmøde i 2004 udpeget transport som et centralt område i terrorbekæmpelsen. På topmødet pegede man bl.a. på en forbedring af forebyggelsesmekanismerne.

Der er i dag regler for luftfart, søfart og i relation til havnesikring, og med Kommissionens forslag er man nu nået til landtransportområdet.

Forslaget er teknisk kompliceret, men det centrale er, at der lægges op til en frivillig ordning, hvor operatører selv kan vurdere, om de vil lade sig certificere til det, Kommissionen kalder ”sikker operatør”.

Ved operatører i relation til forsyningskæden forstås bl.a. transportvirksomheder, speditører og virksomheder, der driver et pakhuis, et depot, en indlandsterminal eller en flod- eller kanalhavn.

En status som ”sikker operatør” dokumenterer operatørens evne til at undgå brud på sikringen af den del af forsyningskæden, han bærer ansvaret for. Fordelen ved at være ”sikker operatør” bliver til gengæld, at man får tilladelse til at transportere sin fragt i henhold til andre – lempeligere – regler end dem, der gælder for ”ikke-sikre operatører”.

Vi stiller os generelt positive over for tiltag på sikkerhedsområdet. Vi er imidlertid også opmærksomme på, at man ved etablering af en fælles ramme i så vidt omfang som muligt skal tilstræbe at undgå unødvendige administrative byrder både på nationalt plan og på europæisk plan.

Forslaget giver anledning til en lang række spørgsmål, som må afklares nærmere, før vi fra dansk side kan tage mere konkret stilling til forslaget. Forslaget har været forhandlet et par gange i rådsarbejdsgruppen, og der er det da også stødt på nogen modstand, som bl.a. må tilskrives de mange udestående spørgsmål. Bekymringerne går blandt andet på, om forslaget reelt giver

merværdi.

Charlotte Antonsen havde hørt transport- og energiministeren sige, at vi fra dansk side ville gå lidt forsigtigt frem, hvilket hun fandt rigtigt, da det ikke var inden for vejgodstransporten, terrorrisikoen var særlig stor. Man skulle ikke opbygge et kæmpe bureaukrati på alle områder, blot fordi der stod terror i overskriften, men prioritere indsatsen. Derfor var hun glad for ministerens kritiske indstilling.

b) Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet (omarbejdet)

KOM (2006) 0396 (revision af "3. luftfartspakke")

KOM (2006) 0396 – bilag 2 (grundnotat af 27/9-06)

Transport- og energiministeren: Det andet forslag er en revision af 3. luftfartspakke. De tre forordninger i den såkaldte 3. luftfartspakke fra 1992 udgør grundlaget for det indre marked for luftfart.

Det har vist sig, at medlemsstaterne ikke fortolker og anvender forordningerne helt ens. For eksempel skal myndighederne kontrollere luftfartsselskabernes finansielle soliditet, men her er der ifølge Kommissionen forskel på, hvor strengt man går til værks i de forskellige medlemslande, og det skaber ulige konkurrencevilkår.

Kommissionen ønsker med revisionen at skrive de tre forordninger sammen til en enkelt. Desuden vil regelsættet blive tydeliggjort. Det indebærer blandt andet en stramning af reglerne for udstedelse og tilbagekaldelse af licens til luftfartsselskaberne og for leasing af luftfartøjer. Herudover ønsker man med forslaget at sikre, at billetprisernes sammensætning bliver mere gennemskuelig for passagererne.

Forslaget har endnu ikke været forhandlet i Rådet. Det forventes, at forhandlingerne starter her i løbet af efteråret, og at sagen kommer op på det næste rådsmøde i december.

Punkt 4. Gennemgang og godkendelse af tidsplan for udvalgets behandling af lovforslag nr. L 26 om EU's udvidelse med Rumænien og Bulgarien

L 26 – bilag 1 (udkast til tidsplan)

Den udsendte tidsplan blev godkendt.

Punkt 5. Drøftelse og eventuel afgivelse af høringssvar vedr. subsidiaritetsprincippet og forordning om lovvalg i ægteskabssager

KOM (2006) 0399

KOM (2006) 0399 – bilag 4 (udkast til høringssvar – internt bilag)

Udkastet til høringssvaret til COSAC med tilhørende mindretalsudtalelse blev godkendt, idet SF og de konservative tilsluttede sig høringssvaret.

Punkt 6. Eventuelt

Anne Grete Holmsgaard bad sekretariatet oplyse, hvilket bilagsnummer papiret om de danske tilkendegivelser fra 2005 om midtvejsevaluering af transportpolitikken havde.

Formanden takkede for god ro og orden i det første åbne møde i Europaudvalget, og hun takkede også gæsterne.

Mødet slut kl. 13.30.

Ref.: BE/am.

