

## Europaudvalget

FOLKETINGET



### REFERAT

AF 39. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: 3. oktober 2008  
Tidspunkt: Kl. 10.05  
Sted: Vær. 2-133

Til stede: Svend Auken (S) formand, Michael Aastrup Jensen (V), Erling Bonnesen (V), René Christensen (DF), Helle Sjelle (KF), Orla Hav (S), Jeppe Kofod (S), Anne Grete Holmsgaard (SF) ( fungerede som formand under dagsordenens punkt 1), Hanne Agersnap (SF), Lone Dybkjær (RV), Bjarne Laustsen (S), Frank Aaen (EL)

Desuden deltog: økonomi- og erhvervsminister Lene Espersen (KF), finansminister Lars Løkke Rasmussen (V), justitsminister Brian Mikkelsen (KF) og transportminister Lars Barfoed (KF)

#### FO **Punkt 1. Rådsmøde nr. 2895 (transport, telekommunikation og energi - søtransportdelen) den 9.-10. oktober 2008**

**Økonomi- og erhvervsministeren:** Jeg har tre sager med. Det er direktivforslaget om rederansvar, som er til forhandlingsoplæg, samt direktivforslaget om flagstatsforpligtelser og en erklæring fra medlemsstaterne om søsikkerhed, der begge er til orientering. Erklæringen har ikke tidligere været forelagt for udvalget. Sagerne er på dagsordenen til mulig politisk enighed på rådsmødet.

#### **5. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om opfyldelse af kravene til flagstater**

– *Politisk enighed*

KOM (2005) 0586

Rådsmøde 2895 – bilag 4 (samlenotat side 2)

KOM (2005) 0586 – bilag 1 (grundnotat af 3/5-06)

KOM (2005) 0586 – svar på spørgsmål 1

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (072) – bilag 229, side 648 FO (forhandlingsoplæg forelagt EEU 28/3-08)

Bemærkningerne om denne sag er refereret nedenfor under rådsmødedagsordenens punkt 6.

**FO 6. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti**

– *Politisk drøftelse*

KOM (2005) 0593, KOM (2007) 0674

Rådsmøde 2895 – bilag 4 (samlenotat side 11)

KOM (2005) 0593 – bilag 2 (grundnotat af 6/3-06)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (072) – bilag 229, side 654 FO (forhandlingsoplæg forelagt EUU 28/3-08)

**Økonomi- og erhvervsministeren:** Da sagerne politisk hænger sammen, vil jeg forelægge dem under ét.

Da de to direktivforslag blev forelagt Folketingets Europaudvalg i april i år, fik vi mandat til at gå imod forslagene, som de så ud fra Kommissionens side med de ændringer, som det slovenske formandskab havde foreslået.

Vi kan nu se, at den konsekvente danske holdning, der blev delt af et flertal af medlemslandene, har virket. Siden rådsmødet i april er de to forslag blevet ændret, og der er blevet slanket.

Vi har fået opfyldt det meste af det, vi ønskede, på flagstatsforslaget. Det vigtigste resultat er, at kravet om, at flagstaterne skal være bundet af IMO-koden, nu er fjernet fra direktivteksten.

På forslaget om rederansvar er vi også nået længere. Direktivteksten er blevet mere præcis, og de administrative byrder er blevet reduceret. Det, vi nu søger, for så vidt angår dette forslag, er derfor kun en justering af mandatet til brug for de videre forhandlinger.

Forslagene, der som bekendt er en del af den 3. søsikkerhedspakke, blev trukket ud af pakken på grund af voldsom modstand fra et stort flertal af medlemsstaterne.

Kritikken – også fra den danske regering – er gået på, at søfartsområdet er globalt. Der bør derfor også reguleres globalt – og ikke regionalt i EU. En EU-regulering er kun på sin plads, når der tilføres en merværdi i forhold til sikkerhed til søs og miljøbeskyttelse.

Det ser ud til, at det franske formandskab gerne vil prøve at imødekomme den kritik, der har været fra en stor gruppe af lande til teksterne.

Det franske formandskab har derfor fremlagt en række kompromistekster. Også Kommissionen har vist sig ganske forhandlingsvillig på det sidste. Så det vil vi selvfølgelig også gerne være fra dansk side.

”Modellen”, som formandskabet lægger op til på rådsmødet i oktober, er to juridiske tekster, der ikke er så vidtgående som Kommissionens oprindelige forslag, kombineret med det, vi kalder en erklæring fra medlemsstaterne om søsikkerhed.

En erklæring er efter regeringens opfattelse det rette middel til at opnå intentionen med de to forslag, og vi ser som udgangspunkt ikke noget behov for yderligere juridiske tekster.

Men regeringen vil naturligvis fortsat arbejde konstruktivt på at forbedre de foreliggende tekstforslag. Hvis forhandlingerne fortsætter i samme gænge, er jeg optimistisk med hensyn til, at vi på de to forslag får en løsning, der er acceptabel.

Hvis forslagene til sidst får en form, der er spiselig for Danmark og hovedparten af medlemsstaterne, er vi indstillet på at støtte dem. Der udestår dog fortsat et stort arbejde, særligt på forslaget om rederansvar, før vi kan sige, at resultatet er acceptabelt.

Nu vil jeg gennemgå de tre forslag enkeltvis. Lad mig begynde med erklæringen, der som nævnt forelægges til orientering.

I erklæringen forpligter medlemsstaterne sig bl.a. til at være bundet af en række internationale konventioner.

Særlig vigtigt er, at medlemsstaterne forpligter sig til at efterleve den frivillige IMO-flagstatskode, dvs. kodeksen for hvordan ansvarlige flagstater opfører sig. Samtidigt forpligter medlemsstaterne sig til – sammen med andre IMO-lande og Kommissionen – at arbejde for, at kodeksen og IMO-audits gøres obligatoriske globalt, så det bliver tjekket, at flagstaterne også gør, hvad de siger.

For så vidt angår HNS-konventionen, som endnu ikke er færdigforhandlet, og vragsjernelseskonventionen, som blev vedtaget sidste år, har flere medlemsstater, herunder Danmark, arbejdet for, at der kommer en vis fleksibilitet angående spørgsmålet om ratifikation, idet vi endnu ikke har gennemført lovgivning på området.

Endelig forpligtes medlemsstaterne til at gennemføre globalbegrænsningskonventionen af 1996. Dette er helt i tråd med den danske holdning.

Regeringen vil således kunne tilslutte sig erklæringen.

Så er der direktivforslaget om flagstats forpligtelser, hvor der som sagt er væsentlige ændringer. Forslaget forelægges til orientering.

Den vigtigste er, at der ikke vil blive overført forhandlingskompetence på IMO-området fra medlemsstaterne til EU. Flagstaternes forpligtelse til at være bundet af IMO-koden er i stedet anført i erklæringen.

Hermed bevarer vi Danmarks direkte indflydelse på den internationale søfartspolitik gennem muligheden for at handle selvstændigt i IMO både med EU-lande og i samarbejde med andre lande.

I kompromisforslaget lægges der fortsat op til, at medlemsstaterne pligtmæssigt skal underkaste sig IMO-audits med jævne mellemrum.

Viser det sig, at et flertal af medlemsstater støtter kompromisforslaget om flagstatsforpligtelser, er regeringen også villig til at udvise fleksibilitet og i sidste instans indstillet på at støtte et direktivforslag. Men betingelsen for at støtte en bindende regulering om IMO-auditering er, at flagstatskoden ikke medtages i sin

helhed. Dette er på linje med intentionerne i den fremlagte tekst fra formandskabet.

Skulle det derimod vise sig, at der er et flertal af lande, som fastholder det hidtidige synspunkt, at intentionerne med Kommissionens oprindelige forslag opfyldes med den erklæring, som nu er fremlagt, og at der ikke er behov for et direktiv, som ikke medfører nogen merværdi for EU, vil vi også fastholde en stram holdning.

Hvis man skal opsummere: Vor holdning kommer lidt an på, hvordan flertallet stiller sig. Vi prøver at stikke vor kurs af efter det.

Så kommer jeg til det andet direktiv – forslaget om rederes erstatningsansvar – der forelægges til forhandlingsoplæg.

Sigtet med formandskabets kompromisforslag er at indføre krav om tvungen forsikring, uanset hvilket flag skibet sejler under. Denne skal som minimum dække globalbegrænsningskonventionens beløbsgrænser. Der er ikke længere krav om et supplerende certifikat udstedt af staten, som bekræfter, at skibet er forsikret.

Danmark har selvfølgelig forståelse for disse intentioner, men vi skal kun EU-regulere, hvis der er et behov.

Også her har det franske formandskab "slanket" Kommissionens forslag betydeligt. Forslaget indeholder dog stadig væk et regionalt krav om forsikring, som er uheldigt og overflødigt efter regeringens opfattelse.

Der findes allerede et finmasket net af internationale konventioner om ansvar og erstatning. Herved dækkes stort set alle skader via forsikringsordninger.

Ulykker til søs sker i hele verden. Derfor skal der også reguleres globalt. På den måde vil reglerne gælde for alle landes skibe, uanset hvor de sejler. Altså også de tredjelandsskibe, der sejler langs vore kyster.

Ulempen ved en regional EU-regulering er, at tredjelande tilskyndes til at indføre deres egne ordninger. Det betyder, at danske skibe, som overvejende opererer uden for EU, vil kunne blive mødt med nye, somme tider ret eksotiske krav om forsikring og kontrol.

FO Regeringens første prioritet vil være, at forslagets intention opfyldes gennem erklæringen, som jeg netop omtalte. Der synes ikke at være behov for en EU-regulering.

Europa-Parlamentet og formandskabet har imidlertid klart tilkendegivet, at de står stærkt på at få en retsakt. Der er også en øget imødekommenhed over for dette fra nogle af medlemsstaterne.

Skal der findes en løsning, er det vigtigt, at denne ikke underminerer det internationale regime af konventioner om ansvar og erstatning.

På rådsmødet vil regeringen arbejde for, at der ikke skabes nye ansvarsforsikringsordninger, men bygges videre på de ordninger, som rederierne har gennem søfartens forsikringsselskaber.

Det forudsætter, at der arbejdes videre på den nuværende kompromistekst.

Danmark og en række lande ser stadig juridiske problemer i forslaget. Vi vil også

gå imod de administrative byrder i form af ekstra certifikater eller krav om, at vi skal kontrollere alle skibe, der anløber dansk havn, uden at det tilføjer nogen merværdi.

Hvis forhandlingerne derfor ender med vedtagelse af en forpligtende EU-løsning, vil vi arbejde for, at denne efterfølgende gennemføres på internationalt plan.

Forud for rådsmødet i april fik regeringen mandat til at stemme mod de to forslag.

Nu er vi ved at være dér, hvor vi fra dansk side vil kunne leve med kompromisforslag, der har et begrænset omfang. Man kan så spørge sig selv, hvorfor vi overhovedet skal støtte forslag, hvis det er svært at se, at de tilføjer nogen merværdi.

Forklaringen herpå er forhandlingssituationen. Europa-Parlamentet vil næppe acceptere, at der ikke vedtages direktiver om både flagstat og rederansvar. Parlamentet ser disse to forslag som del af den samlede pakke om søsikkerhed, som Kommissionen har fremlagt.

Set i det lys er det regeringens vurdering, at vi kan acceptere kompromisforslag, der lever op til, hvad jeg har skitseret i dag. Det vil vi hellere gøre end skippe de øvrige elementer i søsikkerhedspakken, som efter regeringens mening vil bidrage væsentligt til både at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe.

F.eks. vil passagerer få en meget højere erstatning ved ulykker, end de er berettigede til i dag. Også kontrollen med klassifikationsselskaberne, der syner skibene på flagstaternes vegne, vil blive skærpet til gavn for sikkerheden til søs.

Alt i alt er dette regeringens oplæg til de videre forhandlinger.

**Lone Dybkjær** mindede om, at Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti gik imod regeringens forhandlingsoplæg, sidste gang sagen blev forelagt i Europaudvalget. Men nu har regeringen ændret holdning og vil gå ind for forslaget. Det er sandsynligt, at man derved får en EU-regulering. Ganske vist ønsker økonomi- og erhvervsministeren at trække forslaget i den gale retning, men forslaget er mere i overensstemmelse med det, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti gik ind for sidst, idet de synes, det er udmærket at få en EU-regulering.

**Orla Hav** sagde, at Socialdemokraterne ikke elsker direktivet og er betinget skeptiske. Men partiets indstilling vil afhænge af, om de danske synspunkter imødekommes. Partiet er med på de betingelser, økonomi- og erhvervsministeren opstiller.

**Anne Grete Holmsgaard** var glad for, at flertallet var landet som det formentlig er, og at Danmark har ændret holdning. Økonomi- og erhvervsministeren siger, at Europa-Parlamentet ikke vil acceptere, at der ikke kommer et direktiv, men sådan som Anne Grete Holmsgaard hørte det, er der også et flertal af lande, der har den holdning. Der er altså ikke længere noget blokerende mindretal. Hun forstod også den danske holdning sådan, at vi på rådsmødet ikke vil stå på bremsen, men faktisk acceptere, at der kommer nogle bindende regler.

**Lone Dybkjær** mindede om, at Socialdemokraterne støttede økonomi- og erhvervsministeren, sidste gang direktivforslaget blev behandlet, og spurgte i an-

ledning af Orla Havs bemærkninger, hvorfor Socialdemokraterne nu er betænkelige.

**Økonomi- og erhvervsministeren** sagde, at regeringen ligesom Socialdemokraterne helst ser, at der kommer en global regulering, idet den lægger vægt på, at der ikke kommer for mange særregler. Vi anlagde derfor en benhård linje fra dansk side sidst, og det lykkedes at presse Kommissionen og formandskabet til at lave en erklæring, som gør, at det nu ser pænere ud. Der er dog nogle betingelser, vi gerne vil have opfyldt. Socialdemokraterne og regeringen er selvfølgelig glade for, at der kommer bedre sikkerhed til søs, og at der bliver bedre mulighed for at bekæmpe forurening. Derfor ville regeringen også være ked af, hvis hele søfartspakken skulle falde til jorden. Europa-Parlamentet har sagt: "O.k., vi kan forstå, at landene gerne vil være med til at lave noget angående sikkerhed og forurening, men de er betænkelige ved nogle af de andre initiativer; vi vil bare ikke være med, hvis ikke der kommer regler også for flagstater og rederansvar." I og med at medlemslandene har haft mulighed for at sige stop, har Europa-Parlamentet presset på for, at vi skal finde en løsning. Så parterne har bevæget sig mod hinanden. Den situation, vi har nu, er sådan set, at begge parter har bevæget sig, sådan at man kan finde et fornuftigt kompromis. Som forhandlingssituationen er nu, mente økonomi- og erhvervsministeren faktisk, at man finder frem til et fornuftigt kompromis, som Danmark også kan stemme for.

**Orla Hav** sagde i anledning af Lone Dybkjærs bemærkninger, at når Socialdemokraterne nu kan bakke regeringen op og støtte forslaget, er det fordi de tror, at der sker en forbedring på forsikringsdelen, og at vi får bedre redskaber til at bekæmpe forureningen. Man havde blot tidligere ment, at der var kommet for mange ind over, som ikke havde de store søfartsinteresser.

**Lone Dybkjær** pointerede, at Det Radikale Venstre også er tilhænger af en global ordning, men mener, at EU somme tider kan være murbrækker for en sådan.

**Jeppe Kofod** forstod, at den danske regering ikke er tilhænger af at lave forskellige regler for tredjelandsskibe, der indsejler i EU's økonomiske zone, idet man er bange for, at andre lande så vil lave tilsvarende regler andre steder, som vil genere dansk skibsfart. Derfor spurgte han, hvordan man så vil kontrollere sikkerheden for disse tredjelandsskibe.

**Anne Grete Holmsgaard** sagde, at SF selvfølgelig også ønsker, at reglerne breder sig til hele IMO-området. Hun henviste til, at man havde haft en tilsvarende diskussion i forbindelse med ICAO på luftfartsområdet, som man havde ventet meget længe på. Ideen er, at EU kan være trendsættende på området. Den anden årsag til, at SF støtter forslaget, er, at partiet synes, vi skal være konsistente og også overlade beføjelserne til EU på disse områder, sådan som vi gør det på andre områder, hvor det er Frankrig eller Tyskland eller Spanien, der har de store nationale interesser. Det, økonomi- og erhvervsministeren sagde, kunne kun glæde Anne Grete Holmsgaard.

**Økonomi- og erhvervsministeren** så Orla Havs bemærkninger om en bekræftelse af, at Socialdemokraterne og regeringen følger den samme kurs på området.

Hun erklærede sig enig i Lone Dybkjærs bemærkninger om EU som murbrækker, men pointerede, at der skal være en merværdi. Det tidligere forslag gav ikke rigtig nogen merværdi.

I anledning af Jeppe Kofods bemærkninger sagde økonomi- og erhvervsministeren, at regeringen er enig i, at der skal være en regulering, men den mener bare, at det skal være en global regulering, altså i IMO-regi, hvor det er flagstaten, der har ansvaret, f.eks. for tredjelandsskibe. Vi arbejder for en obligatorisk ordning, så man sikrer, at de krav, der bliver stillet til flagstaterne, også bliver overholdt.

Økonomi- og erhvervsministeren sagde til Anne Grete Holmsgaard, at der skal være en merværdi. Hun mente, diskussionen havde vist, at selv om EU-landene er meget forskellige, var det lykkedes ved fælles hjælp at nå frem til en løsning, som er fornuftig.

**Den fungerende formand, Anne Grete Holmsgaard**, konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet intet parti havde udtalt sig imod det.

**FO Punkt 2. Rådsmøde nr. 2894 (økonomi og finans) den 7. oktober 2008**

**Finansministeren:** Sagen vedrørende Solvens II forelægges til forhandlingsoplæg. De øvrige sager forelægges til orientering.

Jeg kan tilføje, at i kanten af mødet vil der være et møde med Middelhavslandenes finansministre, hvor man vil drøfte nogle af de fælles udfordringer, vi står over for.

**1. Forberedelse af Det europæiske Råd den 15.-16. oktober 2008**

**a) Den økonomiske situation, herunder EMU@10**

Rådsmøde 2894 – bilag 2 (tillæg til samlenotat)

EMU@10:

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (072) – bilag 315 (seneste behandling i EUU 30/5-08)

**b) Situationen på de finansielle markeder og europæisk tilsyn**

Rådsmøde 2894 – bilag 2 (tillæg til samlenotat)

Finansiell stabilitet:

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (072) – bilag 368, side 1141 (seneste behandling i EUU 20/6-08)

EUU alm. del (072) – bilag 179, side 551 (behandlet i EUU 29/2-08)

EUU alm. del (07) – bilag 35, side 20 (behandlet i EUU 5/10-07)

**c) Udviklingen i olie- og råvarepriser**

Rådsmøde 2894 – bilag 2 (tillæg til samlenotat)

**Finansministeren:** Der ventes en bredere drøftelse med fokus på 3 emner:

- 1) Den økonomiske og finansielle situation.
- 2) Finansiell stabilitet og europæisk tilsyn.
- 3) Udviklingen i olie- og råvarepriser.

Det er helt oplagt, at det vil være udviklingen på de finansielle markeder, der vil blive drøftet mest intensivt. Her tror jeg, det er vigtigt at skelne mellem, hvad vi på EU-niveau kan gøre på det korte sigt, og hvad vi kan gøre på det lidt længere sigt.

Vi skal gøre os klart, at der ikke findes snuptagsløsninger, der på kort sigt fundamentalt kan ændre på situationen. En del af vanskelighederne skyldes jo fortidens



fejltagelser, som kun kan rettes op gennem tilpasninger i den finansielle sektor. Vi skal gøre, hvad vi kan, for at afbøde afsmitningen på – og understøtte tilliden til – den del af sektoren, som er sund. Her gør f.eks. Den Europæiske Centralbank – og i Danmark Nationalbanken – et ganske vigtigt stykke arbejde for at understøtte likviditeten på markedet.

Formandskabet har ikke på forhånd lagt op til, at der drages konklusioner, men jeg må ærligt sige, at denne sag også i den politiske arena udvikler sig løbende. Indholdet af eventuelle konklusioner vil i sagens natur afhænge af de kommende dages udvikling, herunder resultatet af det møde, der efter alt at dømme skal være blandt de store EU-lande og eurogruppens formand over weekenden.

Vi skal imidlertid også lægge vægt på, at årsagerne til den aktuelle krise kan gentage sig. Her står den plan, som Økofin blev enig om sidste år, og som regeringen støtter en hurtig implementering af, centralt. Det gælder:

- 1) Øget transparens om pengeinstitutters risici og deres vurdering heraf.
- 2) At Kommissionen fremsætter et forslag om ændring af regler for kreditinstitutvirksomhed, der sigter mod at forbedre standarderne for risikostyring og kapitalgrundlag.
- 3) At Kommissionen samtidig kommer med forslag til ændringer i tilsynssamarbejdet vedrørende grænseoverskridende finansielle koncerner.

Regeringen støtter også de foreslåede tiltag om overvågning af procykliske effekter i den gældende regulering samt nedsættelsen af en arbejdsgruppe, der skal analysere nærmere, hvorledes eventuelle uhensigtsmæssigheder kan rettes op. Disse initiativer, der kan forbedre de finansielle markeders funktion, forventer jeg vi vil drage konklusioner om på mødet.

Udover den finansielle situation – som jeg forestiller mig, nogle vil vende tilbage til her – forventer jeg også, at Økofin leverer et input om den generelle realøkonomiske situation til Det Europæiske Råds møde. Her er der forventninger om en generel global afmatning på grund af højere råvare- og energipriser og strammere kreditvilkår i lyset af den finansielle krise.

Formandskabet lægger op til at drage konklusioner om generelle principper for, hvordan landene bør indrette den økonomiske politik, herunder at den bør fokusere på initiativer, der fremmer den strukturelle tilpasningsevne til økonomiske stød, sikrer sunde offentlige finanser og et effektivt samspil mellem pengepolitik og finanspolitik.

Det er centralt at sende den slags budskaber i den aktuelle situation, hvor der er behov for stabilitet.

Vi vil derfor støtte konklusioner, der har et sådant indhold.

For så vidt angår udviklingen i olieprisen ventes ikke egentlige rådkonklusioner, men Økofin vil diskutere en note, som formandskabet planlægger at sende videre til Det Europæiske Råd.

Det er en note, der berører 4 overordnede emner: (i) udviklingen i olieprisen, (ii) transparens på oliemarkederne, (iii) tiltag i forhold til udsatte grupper samt (iv) styrkelse af Den Europæiske Investeringsbanks indsats.

Noten indeholder blandt andet en opremsning af velkendte analyser bag olieprisudviklingen og de initiativer, der kan tages på europæisk plan. Det gælder:

- At højere oliepriser i høj grad er resultat af et strukturelt skift i udbud og efterspørgselsbalancen snarere end et midlertidigt fænomen.
- At større tilgængelighed og kvalitet af data kan bidrage til lavere volatilitet i olieprisen, og at Det Europæiske Råd kan bede Kommissionen om konkrete planer for at etablere ugentlige offentliggørelser af olielagre i EU.
- At der er brug for tilpasning til højere oliepriser og tiltag, der sikrer langsigtet energisikkerhed.
- At det er centralt med klima- og energipakken, der bl.a. vil fremme energieffektivisering og diversificering væk fra fossile brændstoffer.
- At dialogen mellem de store olieproducerende lande og de store olieforbrugende lande samtidig bør styrkes.

Noten lægger op til, at Det Europæiske Råd inviterer den Europæiske Investeringsbank til at styrke sine finansielle instrumenter og långivning i forhold til energieffektivisering, vedvarende energi og mere miljøvenlig udnyttelse af fossile brændsler. Den styrkede indsats kan bl.a. inkludere en nedre grænse på 20 pct. for den andel af EIB's energiprojekter, der vedrører vedvarende energi, samt understøttelse af investeringer i forskning og udvikling, herunder demonstrationsprojekter for CO<sub>2</sub>-lagring.

Det fremgår af denne note, at det er væsentligt at tage hånd om bekymringer for udsatte grupper og samtidig fastholde det langsigtede mål om tilpasning væk fra fossile brændsler. Højere oliepriser reducerer jo købekraften. Derfor kan man godt lave midlertidige og målrettede tiltag, der kan afbøde virkningen for udsatte grupper, men det er vigtigt, at det er tiltag, som tænkes godt igennem, så de ikke forhindrer en nødvendig tilpasning til et andet energiprisniveau.

Vi bakker op om denne note.

Det tror jeg egentlig er, hvad jeg vil sige om dette tema for nærværende. Der kan selvfølgelig stilles spørgsmål til emnet.

**Anne Grete Holmsgaard** syntes, vi skulle arbejde meget aktivt for den opfordring, der vil blive givet til Den Europæiske Investeringsbank om at gå meget stærkt ind i vedvarende energi og energieffektivisering, og arbejde for, at procent-satsen bliver sat op. Vi skal også arbejde for, at de østeuropæiske lande involverer sig i eltransmission.

**Lone Dybkjær** forstod, at nu kunne vi ikke længere købe hele verden – man at den heller ikke var værd at købe mere. Er Europa også præget af sub prime lån, eller er det kun i USA?

**Svend Auken** mente, at en af grundene til, at finansmarkederne var kommet så meget ud af kontrol, var, at ratingbureauerne havde givet tvivlsomme sammensatte kreditinstrumenter høj kreditværdighed. Derfor spurgte han, om man i den almindelige diskussion, der skulle være som optakt til mødet i Det Europæiske Råd, ville komme ind på overvejelser om at stramme op på reglerne. I øvrigt gjorde han opmærksom på, at de amerikanske banker i et eller andet omfang havde kunnet forsikre sig i forsikringsselskaber, hvorfor man havde fået en uhyggelig blanding af ikke dækkede lån, forkerte kreditværdighedskriterier og usolide forsikringsordninger. Han gik ud fra, at det måtte være en fælles interesse at sikre, at sådanne strukturelle forhold ikke kan forekomme på europæisk plan.

Svend Auken pegede på, at der i Sverige havde været en meget ophidset debat, og at den svenske regering har sagt, at der er ingen chance for, at Sverige vil imødekomme præsident Sarkozys forslag om, at man skal lave et redskab på europæisk plan. I den forbindelse ville han gerne høre, hvad der er den danske regerings holdning. På den ene side har vi en interesse i at vise i denne krisesituation, at EU virkelig kan gøre noget. Omvendt vil mange mennesker reagere mod, at man skal bruge en masse af skatteydernes midler hertil.

**Finansministeren** ville gerne give Anne Grete Holmsgaard tilsagn om, at regeringen vil forfølge det spor, at vi vil opfordre Den Europæiske Investeringsbank til at interessere sig for det nævnte område.

Finansministeren sagde i anledning af Svend Aukens bemærkninger om ratingbureauerne, at måske kan man anvende en "code of conduct", eller måske skal man have en egentlig regulering, men sagen var så kompleks, at han ikke denne fredag formiddag ville lægge sig fast på en bestemt løsning.

I svaret til Lone Dybkjær sagde finansministeren, at krisen på finansmarkederne startede med sub prime lånene i USA, men krisen har bredt sig, fordi hele interbankmarkedet er tørret ud. Det handler om at få genskabt tilliden. Løsningen kan ikke være, at alle lande handler fuldstændig uden hensyn til, hvordan andre reagerer. På den lidt længere bane er der en diskussion om, hvordan vi fremover skal regulere hele denne sektor og bygge et tilsyn op. Han ville føle det præmatert, hvis han i dag fremsatte meget skråsikre synspunkter på det. Nu skal vi først have skuden bragt ind i smult vande. Så må man efterfølgende på europæisk plan bygge en mekanisme op, som sikrer mod en gentagelse.

Finansministeren kunne ikke sige noget udtømmende i dag om, hvordan man ville håndtere den finansielle krise, og han fandt det vanskeligt at tage stilling til præsident Sarkozys plan, før den blev mere udkrystalliseret. Regeringen vil gå til diskussionen med "an open mind".

**Svend Auken** var klar over, at vi ikke har så mange udækkede lån i Danmark, men danske banker har jo købt enorme mængder af de sammensatte finansieringsinstrumenter, hvilket er grunden til, at man er i så store vanskeligheder. Derfor må Det Europæiske Råd sende et signal om, at nu må man hanke op i denne sektor for at sikre, at vi har gennemsigtige, præcise regler, som forhindrer usund spekulation. Han respekterede, når finansministeren siger, det er et spørgsmål,

man kommer tilbage til, men ville gerne have præciseret, hvad regeringens tilgang til sagen er.

**Frank Aaen** erklærede sig lodret uenig i det, finansministeren sagde om, at nu må vi først lige lade finanskrisen klinge af, idet det var hans opfattelse, at finanskrisen er udtryk for, at spekulanterne har haft alt for frit løb. Han kritiserede, at man giver spekulanterne kunstigt åndedræt og lader skatteyderne betale.

Han var enig med Svend Auken i, at danske banker har taget for sig af retterne, og mente, der ligger en tikkende bombe under de danske banker. I den forbindelse pegede han på, at Danske Bank har 5,6 mia. kr. i klemme i Lehman Brothers.

**Finansministeren** ville ikke gå ind i en generel debat med Frank Aaen om finanskrisen, da han ikke mente, det var superrelevant for den dagsorden, der foreligger for rådsmødet.

**Formanden** gjorde opmærksom på, at der under punkt 1 på rådsmødet dagsorden står den økonomiske situation i Europa og situationen på de finansielle markeder, så Frank Aaen kan godt stille spørgsmål herom.

## 2. Finansielle tjenesteydelser

### FO a) Solvens II

– *Generel tilgang*

KOM (2007) 0361; KOM (2008) 0119

Rådsmøde 2894 – bilag 1 (samlenotat side 3)

KOM (2007) 0361 – bilag 1 (grundnotat af 14/9-07)

KOM (2007) 0361 – bilag 2 (opdateret notat af 28/4-08)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (072) – bilag 315, side 941 (seneste behandling i EUU 30/5-08)

EUU alm. del (072) – bilag 49, side 32 (behandlet i EUU 30/11-07)

**Finansministeren:** Kommissionen har fremsat forslag til direktiv vedrørende udøvelse af forsikringsvirksomhed, det såkaldte Solvens II direktiv.

I forslaget introduceres risikobaserede kapitalkrav, grænseoverskridende tilsyn og muligheden for, at overskydende kapital skal kunne udgøre en del af kapitalbasen i datterselskaber gennem passende garantistillelse.

Formandskabet har fremsat et foreløbigt kompromisforslag, der følger linjen i Kommissionens forslag, men som også indeholder et alternativt forslag om kapitaldækning af aktiekursrisici.

På mødet på tirsdag forventes det, at formandskabet vil søge mandat til at forhandle med Europa-Parlamentet med henblik på en aftale mellem Rådet og Europa-Parlamentet i december.

Medlemslandene har i dag ét kapitalkrav til forsikrings- og pensionsselskaber, og dette solvenskapitalkrav fastsættes i forhold til præmieindtægterne og/eller livsforsikringshensættelserne.

Med Kommissionens forslag vil kravet til kapital afspejle de risici, som de individuelle selskaber påtager sig, og der indføres to kapitalkrav: et solvenskapitalkrav og et minimumskapitalkrav.

Solvenskapitalkravet er højere end minimumskapitalkravet. Det høje kapitalkrav skal generelt opfyldes af selskabet. Hvis dette ikke er tilfældet, fastlægges en plan med tilsynet for, hvorledes det kan sikres, at man opfylder kravene. Hvis det lave kapitalkrav ikke overholdes, er forsikringstagernes interesser i fare, og tilsynet kan trække selskabets tilladelse til at drive forsikringsvirksomhed tilbage for at beskytte forsikringstagere. Det er muligt, at niveauet for minimumskapitalkravet vil blive drøftet på rådsmødet.

Vedrørende tilsyn med forsikringskoncerner kan jeg sige, at der i dag er et samarbejde mellem tilsynsmyndigheder på tværs af lande i forhold til individuelle forsikringskoncerner, men det er ikke formaliseret.

Formandskabet har foreslået, at der oprettes en såkaldt samarbejdskomité, hvor alle koncernselskabernes tilsynsmyndigheder deltager. I denne komité skal beslutninger om koncernforhold træffes.

Tilsyn med datterselskaber skal ske i samarbejde mellem tilsynsmyndighederne i henholdsvis moderselskabets hjemland og datterselskabets hjemland. Tilsynet i datterselskabets hjemland skal – som det er tilfældet i dag – fortsat føre tilsyn med kapitalkrav i datterselskabet.

Hermed komme vi til forslagene vedrørende det, der hedder gruppestøtte.

Under de gældende regler kunne koncerner med datterselskaber lige så godt være opsplittede selskaber, når det gælder egenkapital. Alle dele af koncernen skal opfylde solvenskapitalkravene, altså "one by one". Men med Kommissionens forslag gives mulighed for, at overskydende solvenskapital i koncernen kan udfylde en del af forskellen mellem minimumskapital og solvenskapitalkravet i datterselskabet. Det er det, der benævnes gruppestøtte.

Moderselskabets tilsynsmyndighed skal godkende sådanne ordninger og vil kun kunne godkende dem, hvis det juridiske og økonomiske grundlag for at overføre midler mellem selskaberne indbyrdes er til stede.

Formandskabet foreslår, at gruppestøtte kan udgøre op til halvdelen af forskellen mellem det høje og det lave kapitalkrav

Det franske formandskab har samtidig foreslået, at det alternativt skal være muligt at udjævne virkningen af udsving i aktiekurserne ved opgørelsen af solvenskapitalen.

Faldende aktiekurser kan jo give tab, som reducerer et selskabs kapitalgrundlag. Dermed skal selskabet enten skaffe ny kapital udefra eller sælge aktier. Sidstnævnte, kan hvis det sker i større stil, forstærke aktiekursernes fald.

Regeringen er skeptisk over for det franske forslag. Det forekommer ikke fornuftigt, synes vi, at reducere kapitalkravene i dårlige tider, da det vil svække forbrugerbeskyttelsen.

Situationen er også den, at langt de fleste EU-lande er betænkelige ved at fravige de fastlagte principper i Kommissionens forslag vedrørende kapitaldækning af aktiver, men Frankrig finder det væsentligt. Der arbejdes på et kompromis.

FO Regeringen støtter formandskabets foreløbige kompromisforslag, hvis det franske forslag vedrørende aktiekursrisici justeres.

**Anne Grete Holmsgaard** havde ingen problemer med regeringens forhandlingsoplæg.

**Lone Dybkjær** ville gerne vide, hvorfor Frankrig er så optaget af at få ændret på solvenskravene og få svækket direktivet. Hun regnede med, at regeringen går imod en svækkelse af direktivet. Hun spurgte, hvad det konkret kommer til at betyde for den danske situation.

**Orla Hav** hilste det velkomment, at man ville gøre kravene klarere og mere gennemsigtige. Han gik ikke ud fra, at der ikke var tale om, at man lemper på sol-

venskravene, men at man skærper dem, hvilket der er behov for i den nuværende kreditkrise.

**Svend Auken** mente, det oprindelige forslag lagde op til en sænkning af solvenskravene for at gøre de europæiske forsikringsselskaber mere konkurrencedygtige i forhold til konkurrenterne i tredjelande, som har mindre kapitalkrav. Imidlertid mente han ikke, man i den nuværende situation bør lempe på kravene. Derfor var han glad for, at finansministeren tog afstand fra det franske formandskabs ideer om yderligere lempelse.

**Finansministeren** takkede Anne Grete Holmsgaard for opbakningen.

Han sagde til Orla Hav, at der ikke lægges op til en svækkelse af kapitalkravene.

**Lone Dybkjær** spurgte, om der er nogen forsikringsselskaber i Danmark, der kommer ud for mindre krav, end de er udsat for i dag.

Hun efterlyste svar på sit spørgsmål om, hvad der er Frankrigs motiv for at svække direktivet.

**Svend Auken** undrede sig over, at finansministeren kunne sige i svaret til Orla Hav, at der ikke er tale om en liberalisering af kapitalkravene til forsikringsselskaber, idet han pegede på, at da forslaget i sin tid blev forelagt, var det netop for at gøre forsikringsselskaberne mere konkurrenceorienterede, og at man i hvert fald lemper kravene til datterselskaber, hvis der er tilstrækkelig solvens i moderselskabet. Han henviste til, at for AIG – som er det største forsikringsselskab, der er krakket – var det netop et datterselskab, som udløste krakket. Svend Auken pointerede, at når Socialdemokraterne giver tilslutning til regeringens linje, er det fordi partiet går ud fra, at finansministeren fører en ekstrem konservativ linje.

**Anne Grete Holmsgaard** ville gerne have præciseret, om Danmark går ind for, at vi skal have et stærkt gruppetilsyn.

**Frank Aaen** mente, der med hensyn til solvensdirektivet var lagt op til en lempelse, som han ikke mente, Danmark bør støtte. Han pegede på, at hvis et udenlandsk selskab har et datterselskab i Danmark, er det finanstilsynet i udlandet, der skal føre tilsyn med det. Det mente han var uheldigt, da det udenlandske finanstilsyn nok ville have mere omsorg for moderselskabet. Enhedslisten siger altså nej til regeringens forhandlingsoplæg.

**Finansministeren** svarede, at generelt er det ikke sådan, at direktivet vil medføre, at danske forsikringsselskaber bliver mødt med lavere kapitalkrav, men det er ikke det samme som at sige, at der ikke er nogen, der kan blive det, idet hele indfaldsvinklen er, at man vil have en differentieret tilgang til solvenskrav, således at de selskaber, der er risikoudsatte, mødes med større krav end dem, der ikke er risikoudsatte.

Han svarede Lone Dybkjær, at det franske ræsonnement er, at man skal passe på ikke at lave et regelsæt, som virker procyklisk, altså kriseforstærkende. Vort synspunkt er sådan set det modsatte, idet vi stiller os på forbrugernes side og siger, at hvis aktierne falder, så repræsenterer de også en mindre værdi, og så skal man ikke nedskrive kapitalkravet.

Med hensyn til gruppets tilsyn svarede finansministeren Anne Grete Holmsgaard, at der er tale om en rammebestemmelse, der sigter på at få et bedre tilsyn, idet man lægger op til en klarere rollefordeling mellem tilsynet i de lande, hvor disse selskaber optræder.

Det er forkert, når Frank Aaen siger, at vi ikke fører tilsyn med datterselskaber i Danmark. Det gør vi, hvis datterselskabet er en selvstændig juridisk enhed. Men hvis der er tale om en filial, ligger tilsynet i det land, hvor moderselskabet ligger. Med direktivforslaget laves der komiteer for at få en koordination af det grænseoverskridende tilsyn, hvilket er et fremskridt. Finansministeren tilføjede, at alternativet til det spor ville være opbygning af en egentlig europæisk tilsynsmyndighed.

**Svend Auken** sagde, at det store flertal i Europaudvalget støtter finansministerens synspunkter, fordi han har en konservativ tilgang. Men han påpegede samtidig, at der er en lettelse i kapitalkravene for datterselskaber, hvis moderselskabet har en god solvens. Han pointerede, at direktivforslaget er lavet for over et år siden. Derfor var hans råd, at man i den nye situation, som er opstået nu, har en endnu mere konservativ tilgang til forslaget.

**Finansministeren** kunne ikke være uenig med Svend Auken i dennes sidste betragtninger. For datterselskaber er der tale om en smidiggørelse, og det kan man godt kalde en liberalisering. Finansministeren gav tilsagn om, at man ikke må gå på kompromis med forbrugerhensynene og hensynet til sikkerheden, når man implementerer direktivet. Det er den danske tilgang til det.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet Enhedslisten dog havde udtalt sig imod det.



**Udg. b) (Evt.) Finansielle tjenesteydelser i detailledet**

– *Rådskonklusioner*

Rådsmøde 2894 – bilag 1 (samlenotat side 10)

KOM (2007) 0226 – bilag 2 (grundnotat af 27/6-07)

KOM (2007) 0226 – bilag 4 (supplerende grundnotat af 13/7-07 –  
høringssvar)

Punktet var udgået af dagsordenen.

### 3. Skat

#### a) Bekæmpelse af momssvig

- i) (Evt.) Svigsbekæmpelse
  - *Generel tilgang*  
KOM (2008) 0147  
Rådsmøde 2894 – bilag 3 (tillæg til samlenotat)  
KOM (2008) 0147 – bilag 2 (grundnotat af 21/4-08)  
KOM (2008) 0147 – bilag 3 (supplerende grundnotat af 10/6-08)

**Finansministeren:** Forslaget handler konkret om bl.a. at afkorte fristen for virksomhedernes indgivelse af lister over EU-handel samt fristen for medlemslandenes informationsudveksling om listeoplysningerne. Det sker nu kvartalsvis, men skal ske månedsvis.

Regeringen er enig i sigtet med forslaget, men bekymret for, om de øgede administrative byrder, det indebærer, står mål med gevinsterne. Formandskabet har fremsat et kompromisforslag, der i forhold til Kommissionens oprindelige forslag rummer visse undtagelser og lempelser.

På baggrund af formandskabets kompromisforslag vil regeringen arbejde aktivt for at få gennemført undtagelsesregler med beløbsgrænser, som tager hensyn til navnlig små og mellemstore virksomheders administrative byrder. Det synes vi giver god mening, idet tidligere tilfælde af momssvig ved handel inden for EU typisk har involveret store varepartier og dermed store pengebeløb.

- ii) EUROFISC
  - *Rådskonklusioner*  
KOM (2007) 0758  
Rådsmøde 2894 – bilag 1 (samlenotat side 14)

**Finansministeren:** Formålet med Eurofisc er at etablere et decentralt netværk, der skal modvirke momssvig ved handel inden for EU gennem hurtig informationsudveksling mellem medlemslande.

Systemet skal gøre det muligt for EU-landenes skattemyndigheder decentralt at udveksle informationer om momssvig. Jeg forventer, at Økofin vil drage rådskonklusioner, hvor retningslinjerne for netværket godkendes.

Regeringen kan støtte udkastet til rådskonklusioner.

**b) Nedsat moms**

– *Opfølgning på uformelt ECOFIN*

KOM (2008) 0428

Rådsmøde 2894 – bilag 1 (sammenfatning side 18)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (072) – bilag 49, side 36 (seneste behandling i

EUU 30/11-07)

**Finansministeren:** For så vidt angår den – havde jeg nær sagt – ”never ending story” om nedsat moms skal der være en opfølgning på den generelle drøftelse på det uformelle Økofin i september, og der vil være særlig fokus på medlemslandenes vurdering af fordele og ulemper ved anvendelsen af nedsatte momssatser.

Der er i den forbindelse iværksat en spørgeundersøgelse om landenes analyse af virkningerne af nedsat moms og provenutabene af eventuelt at anvende nedsatte momssatser.

Det er fortsat den danske holdning, at nedsat moms ikke er et særlig velegnet instrument til at opnå sektorpolitiske mål, fordi effekten typisk vil kunne opnås på anden vis mere effektivt, og fordi det medfører store provenutab, som så skal kompenseres.

Der skal ikke drages nogen konklusioner, så det er der ingen grund til at fortabe sig yderligere i for nærværende. Konsekvensundersøgelsen skulle gerne bidrage til, at der kommer flere fakta på bordet.

**Anne Grete Holmsgaard** erklærede sig enig i, at det ville være en ulykke at få nedsat moms på arbejdskraftintensive ydelser, og støttede, at man laver tre forskellige bånd. Som hun læste notatet, kunne et land vælge at differentiere mellem sunde og usunde fødevarer, men man kunne ikke vælge at differentiere mellem økologiske og ikke-økologiske produkter.

**Lone Dybkjær** var overordnet set imod differentieret moms, fordi det vil koste for mange penge. Hun mente, man kan nå målene på anden vis. I notatet lægges der op til, at der bliver en mulighed for at differentiere momsen, men ikke en tvang. Hun ville gerne vide, hvem der er vores venner i spørgsmålet om differentieret moms.

**Finansministeren** svarede Anne Grete Holmsgaard, at man som direktivet er udformet ikke må sondre mellem økologiske og ikke-økologiske produkter.

Det er rigtigt, som Lone Dybkjær siger, at der er tale om et regelsæt, man kan anvende, men der er ikke nogen tvang til at anvende differentieret moms. Finansministeren havde først og fremmest lagt vægt på at få noget mere materiale frem, idet der er stor variation i de løsninger, landene har valgt. Vores bedste ven er Tyskland, men der er også en række andre lande, bl.a. Østrig og Finland samt en række af de nye lande.

#### 4. Priser for emissionskvoter under ETS efter 2012

– *Præsentation*

Rådsmøde 2894 – bilag 4 (tillæg til samlenotat)

**Finansministeren:** Man vil fra polsk side rejse spørgsmålet om, hvordan udsving i prisen på CO<sub>2</sub>-kvoter undgås, når ændringerne i kvotehandelssystemet træder i kraft efter 2012. Den polske bekymring er, at kvoteprisen – ligesom vi har oplevet med olieprisen – vil fluktuere kraftigt og måske komme over 100 euro pr. tons – med højere priser på bl.a. elektricitet som følge.

Det forventes, at Polen vil præsentere sine bekymringer, uden at der vil blive en decideret drøftelse af sagen.

Vi er fra dansk side åbne for en diskussion af emnet, og vi er åbne over for at analysere problemet nærmere. Vi er også villige til at overveje mekanismer, kan udjævne kvoteprisen. Men vi kan ikke støtte tiltag, der sigter mod at reducere kvoteprisen generelt eller mindske klimaeffekten.

Det er vigtigt, at denne diskussion ikke går ud over vores målsætning om, at klima- og energipakken bør vedtages inden udgangen af 2008, og at byrdefordelingen i pakken bør være retfærdig.

**Anne Grete Holmsgaard** syntes, det var en god idé, at man fik en ordentlig analyse af udsvingene i kvoteprisen, men mente, polakkernes bekymring for, at kvoteprisen kommer over 100 euro, er fuldstændig ubegrundet. Hun mente, faren er den modsatte, at man vil presse prisen ned. Derfor mente hun, det ville være godt med en interventionsmekanisme, som kunne sikre, at prisen ikke kommer for langt ned. Enten ved at lave en organisation, der kunne intervenere ved at holde kvotebeviser tilbage, eller ved at lægge en bund, hvorefter kvoter ikke måtte sælges under et vist niveau. Hun ville gerne høre finansministerens holdning til denne idé.

**Finansministeren** sagde i svaret, at der ikke kommer nogen substansdrøftelser af dette spørgsmål på tirsdag. Man vil først have en analyse af, hvilke interventionsmekanismer der kan anvendes.

**Anne Grete Holmsgaard** sagde, at hun frygtede, at kvoteprisen bliver for lav, og mente derfor, man allerede nu skulle have en diskussion om, hvad man har af muligheder for at undgå, at kvoteprisen kommer ned i et leje, hvor den ikke giver det teknologidrev, der var meningen. Hun pegede på, at man kunne lægge en bund under kvoteprisen ved at man ikke bortauktionerede alle sine kvoter på en gang.

**Finansministeren** fandt det relevant nok at have en debat om kvoteprisen i relation til klima- og energipakken nu, men det er ikke en debat, der kommer på øko-finrådsmødet på tirsdag. Han tilføjede, at herhjemme er debatten forankret hos klima- og energiministeren.

**FO Punkt 3. Rådsmøde nr. 2895 (transport, telekommunikation og energi - transportdelen) den 9.-10. oktober 2008**

Punkterne 1-4 hører under Transportministeriets ressort.

Punkt 5-6 hører under Økonomi- og erhvervsministeriets ressort.

Punkt 7 hører under Justitsministeriets ressort.

Punkt 8 hører under Klima- og energiministeriets ressort.

Transportministeren forelagde punkterne 1-4 samt punkt 10, Siden sidst.

Økonomi- og erhvervsministeren forelagde punkterne 5-6 under punkt 1 på Europaudvalgets dagsorden.

Justitsministeren forelagde punkt 7.

Punkt 8 blev behandlet i Europaudvalget den 30. september 2008.

**Formanden** bød Lars Barfoed velkommen som transportminister og bød Brian Mikkelsen velkommen i dennes nye egenskab af justitsminister.

**Transportministeren:** Tak for velkomsten. Jeg glæder mig også til samarbejdet med udvalgets medlemmer. Jeg plejede at sidde dér. Nu sidder jeg altså her. Men det kan forhåbentlig blive lige så godt og spændende, som det har været hele tiden.

Jeg skal hermed forelægge transportdelen af dagsordenen for rådsmødet den 9. oktober 2008. Jeg vil i alt forelægge fire sager for udvalget, hvoraf en sag er til forhandlingsoplæg.

**1. Iværksættelse af udviklingsfasen for SESAR (det europæiske lufttrafiksystem)**

– *Rådskonklusioner*

KOM (2008) 0483

Rådsmøde 2895 – bilag 6 (tillæg til samlenotat side 2)

KOM (2008) 0483 – bilag 2 (grundnotat af 20/8-08)

**Transportministeren:** Dagsordenpunkt 1 handler ligesom dagsordenens punkt 2 om SESAR, idet Rådet skal vedtage et sæt rådskonklusioner forud for iværksættelsen af 2. fase i SESAR-projektet, den såkaldte udviklingsfase.

Hovedindholdet af Rådets konklusioner er:

- At det understreges, at offentlige og private kræfter skal arbejde sammen for at realisere SESAR og i den forbindelse stille de nødvendige økonomiske ressourcer til rådighed.

### 39. Europaudvalgsmøde 3/10-08

- At Kommissionen i marts 2009 skal fremlægge en egentlig masterplan for arbejdet med SESAR.
- At Rådet vil skulle godkende denne masterplan.

Danmark er generelt positiv over for udviklingen i SESAR-projektet og vil derfor tilslutte sig forslaget til rådskonklusioner.

**FO 2. Ændring af forordningen om SESAR. Ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem**

– *Generel indstilling*

KOM (2008) 0483

Rådsmøde 2895 – bilag 6 (tillæg til samlenotat side 5)

KOM (2008) 0483 – bilag 2 (grundnotat af 20/8-08)

**Transportministeren:** Det drejer sig om dagsordenspunkt 2: "Ændring af forordningen om SESAR", hvor det såkaldte SESAR-fællesforetagende blev oprettet i 2007.

SESAR-fællesforetagendet, som har deltagelse af EU, Eurocontrol og en række offentlige og private interessenter, skal stå for SESAR-projektet, som udgør det teknologiske aspekt af udviklingen af det fælles europæiske luftrum.

Projektet sigter mod i 2020 at give fællesskabet et højtudviklet lufttrafikstyringssystem, som vil muliggøre en sikker og miljøvenlig udvikling inden for lufttransporten.

SESAR-fællesforetagendet har i dag ikke status som et EU-organ og er derfor ikke automatisk undtaget fra moms og har heller ikke de øvrige økonomiske fordele, der gælder for EU-organer.

Hovedformålet med forslaget er at sikre, at SESAR-fællesforetagendets opbygning bliver i overensstemmelse med den fremgangsmåde, der efterfølgende er vedtaget i forbindelse med oprettelsen af en række andre fællesforetagender, og som blandt andet indebærer moms- og skattefritagelse.

Da man oprettede SESAR i sin tid, mente man ikke, at man kunne gøre det til et fællesforetagende, når der var private interessenter. Men det har vist sig i praksis, at det kan lade sig gøre på andre områder. Og så har man altså foreslået også at gøre det for SESAR.

Kommissionen vurderer, at der vil kunne spares 290 mio. EUR ved at SESAR-fællesforetagendet slipper for at betale moms på varer og tjenesteydelser som EU-organ. Besparelserne vil indgå i SESAR-fællesforetagendets budget og fordeles til finansiering af forsknings- og udviklingsaktiviteter i SESAR-projektet.

**FO** Mit forhandlingsoplæg er på den baggrund følgende:

Danmark støtter forslaget, idet ændring af SESAR-fællesforetagendets opbygning vil medføre betydelige skatte- og lønmæssige besparelser, som i stedet kan anvendes til forskning og udvikling.

Desuden finder Danmark det hensigtsmæssigt, at SESAR-fællesforetagendets status bringes i overensstemmelse med den status, de øvrige fællesforetagender har, således at der sikres en sammenhængende fremgangsmåde for så vidt angår oprettelsen af fællesforetagender i medfør af traktatens artikel 171 om oprettelse af fællesforetagender m.v.

**Lone Dybkjær** pegede på, at der i samlenotatet står, at det er skattemæssigt mere attraktivt for personalet, og samtidig betyder det lavere udgifter til løn for fællesforetagendet. Hun ville gerne vide, hvad det betyder i lønfremgang for personalet. Hun tilføjede, at hun generelt var skeptisk over for de løn- og skattemæssige fordele, som EU-institutionerne har.

Desuden spurgte hun, om forslaget også giver personalet mulighed for at købe varer ind moms frit til deres eget private forbrug, hvilket hun ville finde betænkeligt.

**Hanne Agersnap** syntes også, der var tale om en lidt speciel konstruktion. Hun forstod, at man tidligere havde ment, at der ikke kunne blive tale om et fællesforetagende, når der var private firmaer, der deltog, men at der nu var sket en glidning, sådan at det godt kunne lade sig gøre. Det ville hun godt have en diskussion af mere principiel karakter om.

**Frank Aaen** syntes det var en besynderlig finansiering, man havde fundet frem til vedrørende SESAR, og betegnede det som et skråplan. Han mente, at når fællesforetagendet blev fritaget for skat og moms, ville der blive færre penge til velfærd, f.eks. i Danmark.

I øvrigt rejste han spørgsmålet, hvorfor det ikke er luftfarten selv, der skal finansiere fællesforetagendet, idet den vil få en stor fordel af en regulering i Europa. Han henviste til, at der i samlenotatet vedrørende grønnere afgifter står, at miljøbelastninger skal indregnes i prisen for de enkelte transportformer. Det mente han også burde gælde SESAR. Derfor kunne Enhedslisten ikke støtte regeringens forhandlingsoplæg.

**Svend Auken** mente også, det principielt burde være luftfarten selv, der finansierede SESAR. Han pegede i den forbindelse på, at andre EU-foretagender som f.eks. Miljøagenturet fuldt ud er betalt af industrien.

**Transportministeren** svarede Lone Dybkjær vedrørende personalets lønforhold, at så vidt han vidste, blev personalet skattefritaget på lige fod med andre EU-ansatte.

NOT Spørgsmålet om, hvorvidt personalet kunne købe varer moms frit, kunne transportministeren ikke besvare på stående fod, men han lovede Lone Dybkjær at sende et notat herom.

Transportministeren sagde til Hanne Agersnap, at spørgsmålet om, hvorvidt fællesforetagender i det hele taget skulle være skatte- og momsfri, var et generelt spørgsmål, som fortjente en principiel debat, men den mente han ikke, man skulle føre i relation til SESAR. Denne sag drejer sig blot om, hvorvidt man vil gøre brug af muligheden for at omdanne SESAR til et fællesforetagende og derved få flere penge til at forbedre lufttrafikken og forbedre sikkerheden i lufttrafikken.

I anledning af Frank Aaens bemærkninger om, at forslaget vil gå ud over velfærd i Danmark, pegede transportministeren på, at det kun er det belgiske skattevæsen, forslaget går ud over. Han mente godt, man kunne sætte spørgsmålstegn ved, om det belgiske skattevæsen skulle profitere af, at så mange EU-institutioner ligger i Bruxelles.



Transportministeren sagde i svaret til Frank Aaen og Svend Auken, at luftfarten ikke betaler alle udgifterne, men den bidrager bl.a. via Eurocontrol. Han ville gerne vende tilbage med mere præcise oplysninger om, hvordan udgiftsfordelingen var.

**Lone Dybkjær** pegede på, at personalet har haft en løn, der er baseret på, at de betalte belgisk skat. Nu får de så tilbudt noget, der skattemæssigt er mere attraktivt. Derfor ville hun gerne vide, hvilken løn de så får i fremtiden. Hun var modstander af, at man ved at ligestille EU-ansatte med diplomater skaber en slags 1. classes borgere.

**Frank Aaen** syntes, Lone Dybkjær udtrykte det fint. Han mente, det var en usund tankegang at give nogle ansatte skattefrihed og momsfrihed. Han henviste til, at der i samlenotatet står, at momsfriheden beløber sig til 290 mio. euro, men der står ikke, hvad skattefriheden betyder.

**Anne Grete Holmsgaard** betegnede det som helt afgørende, at Danmark siger, at det, der spares, skal lette EU's budget og ikke gives til private virksomheder eller luftfartens organisationer.

**Hanne Agersnap** ville gerne vide, hvor meget glæde de private deltagere i fællesprojektet får af forslaget.

**Svend Auken** henviste til, at det er oplyst i samlenotatet, at man lighedeler udgifterne til SESAR, således at 700 mio. euro betales af EU og 700 mio. euro betales af luftfartsorganisationerne. Han rejste det spørgsmål, om det var rimeligt, at EU skal betale 700 mio. euro.

**Transportministeren** svarede Lone Dybkjær, at den årlige nettoløn efter skat for de ansatte skal svare til den årlige nettoløn efter skat for andre midlertidigt EU-ansatte. Det vil formentlig betyde, at de får reduceret deres løn, men at de samtidig vil få en vis reallønsmæssig fremgang.

Transportministeren pointerede, at fællesforetagendet jo er vedtaget, og det er også vedtaget, hvordan det skal finansieres. Der er alene tale om, at det skal skifte status til at være et EU-organ. Det giver institutionen en lettelse.

Transportministeren ville vende tilbage til, hvordan omkostningerne præcist ville blive fordelt, men nævnte, at af de 2,1 mia. euro, som SESAR koster, betales med 700 mio. euro fra EU, 700 mio. euro fra Eurocontrol og 700 mio. euro fra erhvervet.

**Lone Dybkjær** gentog, at hun ikke kunne se nogen begrundelse for, at personalet skulle have et så stort lønhop, og at hun i øvrigt mente, luftfartsindustrien skulle betale det hele. Hun troede, at Morten Messerschmidt – som ikke var til stede i Europaudvalget – også ville være kritisk over for denne EU-ordning, som bestemt ikke gjorde EU mere populær i Danmark.

**Anne Grete Holmsgaard** erklærede sig principielt enig i Lone Dybkjærs synspunkter. Hun mente, at de 440 mio. euro, som hun kunne regne ud at besparelsen ville udgøre, skulle komme EU's kasse til gode.

**Transportministeren** forstod godt, at man gerne ville have en generel diskussion, men han mente, det ville være forkert at lave nogle særregler for SESAR.

Han mente ikke, man kunne bruge denne ændring af SESAR's status til at lave en omfordeling af finansieringen.

**Anne Grete Holmsgaard** kunne ikke forstå, at man ikke også kunne lave ændringer vedrørende finansieringen, når man ændrede forordningen vedrørende SESAR's status.

**Lone Dybkjær** mente, forslaget i realiteten betød en merbevilling til SESAR, og mindede om, at normalt er regeringen imod at øremærke sådanne bevillinger.

Vi ved, at en generel diskussion ikke vil føre til noget.

**Frank Aaen** gjorde opmærksom på, at man faktisk laver fordelingen om, når man fritager organisationen for skat og moms til den belgiske stat.

**Transportministeren** afviste i svaret til Lone Dybkjær, at der er tale om en merbevilling. Organisationen får det samme beløb, men den får mere ud af det. Det skal vi kun glæde os over. Han mente ikke, vi ville få noget som helst ud af rejse spørgsmålet om finansieringen på nuværende tidspunkt.

**Svend Auken** var klar over, at man havde færdigforhandlet finansieringen, og ville ikke stille regeringen i en uholdbar situation ved at gå imod forhandlingsoplægget, men han pegede på, at udvalget bringes i en vanskelig situation, når regeringen først forelægger et forslag som det foreliggende på et så sent tidspunkt, at det i realiteten ikke kan laves om. Det håbede han, transportministeren ville tænke på i fremtiden.

**Transportministeren** var som gammelt udvalgsmedlem helt opmærksom på det, Svend Auken sagde, og ville sørge for at informere udvalget så tidligt som muligt, hvilket han også mente, var til regeringens fordel, idet den så kan få et bredere grundlag for sin EU-politik.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet dog Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Enhedslisten havde udtalt sig imod det.

### 3. Grønnere transport

– Rådskonklusioner

KOM (2008) 0433

Rådsmøde 2895 – bilag 6 (tillæg til samlenotat side 9)

**Transportministeren:** Baggrunden for dagsordenspunktet er en meddelelse fra Kommissionen fra juli 2008, der blev præsenteret som en del af en større grøn transportpakke.

I meddelelsen fremhæver Kommissionen den centrale rolle for vores livskvalitet og EU's konkurrenceevne, som trafikal mobilitet betyder. Men den peger samtidig på, at mobilitet også har nogle negative virkninger og medfører omkostninger for samfundet.

På den baggrund opstiller Kommissionen en række initiativforslag, herunder:

1. En meddelelse om internalisering af transportsektorens eksterne omkostninger.
2. Et forslag til revision af det gældende direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af infrastrukturer – det såkaldte Eurovignetdirektiv.
3. En meddelelse, der tager sigte på at mindske jernbanestøjen fra eksisterende jernbanevogne.

I udkastet til konklusionerne noterer Rådet sig forslagene i Kommissionens grønne transportpakke.

Danmark har arbejdet for, at detaljeringsniveauet i konklusionsudkastet generelt bliver nedtonet, så man ikke på forhånd godkender initiativer, hvis nærmere indhold man endnu ikke kender fuldt ud.

Det er min vurdering, at der på rådsmødet vil blive forelagt et sæt rådskonklusioner, som Danmark vil kunne stemme for.

**Hanne Agersnap** var glad for, at transportministeren regnede med, at der ville komme et forslag til rådskonklusioner, som regeringen kunne støtte. I den forbindelse pegede hun på, at regeringens generelle holdning var lidt udvandet i samlenotatet. Dels ville man forsøge at få undtaget skibsfarten. Det mente hun ikke, Danmark skal arbejde for. Dels vil man åbenbart arbejde for at begrænse detaljeringsniveauet. Hun syntes, regeringen i stedet for skulle tilslutte sig og sige, at vi er glade for meddelelsen om grønnere transport.

**Frank Aaen** udtrykte skepsis over for regeringens holdning vedrørende grønnere transport.

**Svend Auken** betegnede det som helt absurd at undtage skibe, idet han pegede på, at langt den største del af svovlforureningen i Danmark kommer fra skibsfarten. Hvordan kan man tale om grønnere transport, hvis omkostningerne hertil ikke skal internaliseres? Svend Auken troede, transportministeren blev nødt til at stramme formuleringerne lidt, hvis der skulle blive bred tilslutning til hans hold-

ning. I den forbindelse pegede han på, at vi jo varetager nogle mere overordnede interesser og ikke kun skal se på snævre særinteresser.

**Transportministeren** pointerede i svaret til Hanne Agersnap, at Danmark tilslutter sig konklusionerne. Vi er forbeholdne over for detaljeringsniveauet. Dels fordi der ikke er enighed om, hvilke regler vi skal have. Dels fordi vi ikke ved, hvilke regler der kommer til at gælde. Det spørgsmål kan man måske vende tilbage til, når vi efter rådsmødet ved lidt mere herom. Transportministeren tilføjede, at for ham var det også et spørgsmål om nærhedsprincippet, idet man ikke skal gå så meget i detaljer, at det – formelt eller uformelt – kommer i strid med nærhedsprincippet.

Når vi ikke på nuværende tidspunkt ønsker at inddrage skibsfarten, skyldes det, at der er ganske omfattende overvejelser om en international regulering på samme felt, og en international regulering vil være meget bedre, idet skibsfarten er global og overskrider EU's grænser. Transportministeren tilføjede dog, at hvis det ikke lykkes at nå frem til internationale regler, mente han bestemt, vi skal have en europæisk regulering.

**Orla Hav** syntes, skibsfarten burde indgå i planerne om grønnere transport.

**Hanne Agersnap** syntes ikke, argumentet med, at der foregik internationale forhandlinger holdt, idet det ville give et rigtigt signal til disse internationale forhandlinger, hvis EU gik foran.

**Transportministeren** sagde, vedrørende skibsfarten, at det klart er holdningen i Rådet, at Kommissionen skal arbejde tæt sammen med medlemslandene inden for IMO for at få en løsning, som er bindende for alle skibe. Det vil være langt mere effektivt end regler i EU. Transportministeren gentog, at hvis der ikke kommer en regulering i IMO, mente han, vi må lave en EU-regulering.

**Svend Auken** mente, at Hanne Agersnap i den klassiske diskussion om IMO havde ret i, at det, der er tale om er, om man skal have et princip om, at man skal internalisere miljøomkostningerne – ud fra princippet om, at forureneren betaler – og det har IMO ikke mandat til at fastsætte. Derfor vil det være uheldigt, om Danmark som en stor skibsfartsnation sender det signal, at det ikke gælder for skibsfarten. Det bad han transportministeren tage med i sine overvejelser, når forhandlingsoplægget på et tidspunkt skal forelægges i sagen.

**Transportministeren** sagde, at han var opmærksom på de synspunkter vedrørende internalisering af miljøomkostninger, der var kommet frem i debatten.

**Frank Aaen** hørte til sin store fornøjelse transportministeren sige, at hvis der ikke kommer en regulering i IMO, må vi lave en EU-regulering. Han kunne ikke forstå, hvorfor vi så ikke bare gjorde det og så sagde i IMO, at nu ville vi gerne have, at de andre gjorde det samme.

**Svend Auken** opfordrede på baggrund af drøftelsen i udvalget regeringen til at holde en lav profil med hensyn til at undtage skibsfarten.

**Transportministeren** havde lyttet til det, der var sagt, og havde taget bestik af det. Som nævnt ville man vende tilbage til sagen igen, når der bliver forelagt forhandlingsoplæg.

#### **4. Relationer med tredjelande inden for civil luftfart – luftfartsaftale med Libanon**

– *Vedtagelse*

Rådsmøde 2895 – bilag 6 (tillæg til samlenotat side 12)

**Transportministeren:** Kommissionen har tillige indgået en lignende aftale med Marokko og har fået mandat til at forhandle med Jordan og Israel.

Hovedformålet er en markedsåbning på luftfartsområdet mellem EU og Libanon med harmoniserede vilkår og så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser på området.

Danmark vil kunne tilslutte sig, at Kommissionen bemyndiges til at indlede forhandlinger med Libanon.

## 7. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse af trafiksikkerhedsområdet

– *Orienterende drøftelse*

KOM (2008) 0151

Rådsmøde 2895 – bilag 5 (samlenotat side 2)

KOM (2008) 0151 – bilag 1 (grundnotat af 6/6-08)

**Justitsministeren:** Denne sag om forslaget til et direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet nævner jeg for udvalget til orientering.

Det franske formandskab har sat forslaget på dagsordenen med henblik på en afrapportering om status samt med henblik på en orienterende drøftelse af, hvordan man kan komme videre med sagen og dermed styrke trafiksikkerheden.

Som det fremgår af grundnotat og samlenotat om sagen, der er sendt til Folketingets Europaudvalg henholdsvis den 6. juni 2008 og den 25. september 2008, har forslaget til formål at forbedre færdselssikkerheden i EU ved at gøre det lettere at retsforfølge visse færdselslovovertrædelser, uanset i hvilken medlemsstat det køretøj, overtrædelser er begået med, er indregistreret.

Forslaget omfatter overtrædelser af hastighedsbestemmelser, spirituskørsel, kørsel uden sikkerhedssele og kørsel over for rødt lys og lægger op til en nærmere regulering af informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne om disse overtrædelser samt om indholdet og udstedelsen af bødeforlæg i tilknytning hertil.

Forslaget går således ud på, at hvis en af de nævnte færdselslovovertrædelser begås med et køretøj, der er registreret i en anden medlemsstat – og hvis sagen ikke straks retsforfølges og afsluttes – sender den medlemsstat, hvor overtrædelser er begået, registreringsnummeret på det pågældende køretøj og anden relevant information til de andre medlemsstater eller til bopælslandet – hvis dette kan identificeres – og anmoder om oplysninger om køretøjets indehaver. Denne informationsudveksling skal foregå via et elektronisk net.

Når det land, hvor forseelsen er begået, har modtaget de ønskede oplysninger, sender det et bødeforlæg til indehaveren af køretøjet. Bødeforlægget skal udformes som den standardblanket, der er optaget som bilag til direktivforslaget. Indehaveren skal samtidig underrettes om, at han skal udfylde en svarformular, hvis han ikke vil betale bøden.

Som det også fremgår af både grundnotatet og samlenotatet om sagen, kan regeringen ikke støtte forslaget i sin nuværende form, idet der er tale om en straffeprocessuel regulering, som efter regeringens opfattelse ikke kan vedtages med hjemmel i EF-traktaten, dvs. inden for 1. søjle.

Det følger således af EF-Domstolens praksis – jævnfør miljøstraffedommen og skibsforureningsdommen – at straffelovgivning og reglerne om behandlingen af straffesager principielt ikke hører under det overstatslige samarbejde efter EF-traktaten. Hvis det er nødvendigt for at sikre den fulde effektivitet af fællesskabs-

retlige regler, kan der dog i disse fastsættes bestemmelser, der forpligter medlemsstaterne til at fastsætte strafferetlige sanktioner for overtrædelser af reglerne. Allerede fordi de færdselslovsbestemmelser, som direktivforslaget omhandler – på nær anvendelse af sikkerhedsseler – ikke er fællesskabsretlige, er det ikke muligt efter EF-Domstolens praksis at vedtage fællesskabsregler om f.eks. behandlingen af straffesager med hjemmel i EF-traktaten. Der er således ikke fastsat regler om hastighed, spirituskørsel og kørsel over for rødt lys på EU-niveau.

I forbindelse med de indledende drøftelser af forslaget, der navnlig har koncentreret sig om hjemmelsspørgsmålet, har Rådets juridiske tjeneste afgivet en udtalelse, hvoraf det fremgår, at tjenesten har samme opfattelse af hjemmelsspørgsmålet som Danmark.

På baggrund heraf har det franske formandskab udarbejdet et optionspapir, der har dannet baggrund for de seneste drøftelser om sagen. Drøftelserne har herefter navnlig koncentreret sig om to modeller til løsning af de hjemmelsmæssige indsigelser imod Kommissionens oprindelige forslag.

Den ene model består i at gennemføre forslaget inden for 3. søjle enten som et nyt instrument eller ved at anvende den eksisterende rådsafgørelse om Prüm.

Den anden model indebærer, at Kommissionens oprindelige forslag forbliver i 1. søjle, men tilføjes en supplerende bestemmelse, der forpligter medlemsstaterne til at forbyde – og nu citerer jeg fra forslaget – ”kørsel med hastigheder, der bringer færdselssikkerheden i fare, kørsel under en sådan påvirkning af alkohol, at færdselssikkerheden bringes i fare, kørsel uden anvendelse af sikkerhedsseler, og kørsel over for rødt lys”.

Bestemmelsen forpligter endvidere medlemsstaterne til at indføre effektive, proportionale og afskrækkende sanktioner for overtrædelser af de pågældende regler.

Det er regeringens opfattelse, at den sidstnævnte løsning – altså en 1. søjle løsning, hvorefter der tilføjes en supplerende bestemmelse, der blot forpligter medlemsstaterne til at forbyde de handlinger i trafikken, som direktivforslaget omfatter, uden reelt at harmonisere de nationale lovgivninger på de pågældende områder – næppe vil løse sagens hjemmelsmæssige problem.

Det siger sig selv, at regeringen er meget positiv over for tiltag, der kan styrke færdselssikkerheden, og regeringen kan derfor støtte, at der arbejdes videre med sagen inden for 3. søjle enten ved at anvende den eksisterende Prümafgørelse eller gennem et nyt 3. søjle instrument.

Viser det sig, at der er et ønske om at arbejde videre med andre modeller inden for 1. søjle, der kan styrke færdselssikkerheden, og som vurderes at være juridisk holdbare, vil man også fra dansk side være positiv over for at se nærmere på sådanne andre modeller.

Ingen bad om ordet til justitsministerens redegørelse.

## 10. Siden sidst – Single European Sky II og Eurovignetdirektivet

**Transportministeren:** Jeg vil afslutningsvis nævne to sager under dagsordenens punkt siden sidst.

Det drejer sig om en ny luftfartspakke – Single European Sky II.

Denne pakke består af to forslag til forordninger samt en meddelelse.

Der er oversendt grundnotater til Europaudvalget om begge forslag samt om meddelelsen.

Ifølge Kommissionen er der behov for en ny luftfartspakke på baggrund af den massive stigning, der er i efterspørgslen efter lufttransport, belastning af infrastrukturen, fragmenteringen af lufttrafikstyringen, øgede sikkerhedskrav samt et generelt øget pres på luftfarten.

Det foreliggende forslag har til formål at forbedre og videreudvikle Single European Sky konceptet i relation til sikkerhed, kapacitet og fly- og omkostningseffektivitet. Målet er at skabe et reelt fælles europæisk luftrum inden 2012.

Dette forventes bl.a. opnået via forbedrede præstationer inden for lufttrafikledelse og luftfartstjenester og etablering af såkaldt funktionelle luftrumsblokke, hvor luftrum over landegrænserne sammenlægges med henblik på at opnå maksimal kapacitet og effektivitet i lufttrafikstyringssystemet.

Regeringen er positiv over for etablering af det fælles europæiske luftrum. Regeringen hilser det derfor også velkomment, at Kommissionen har fremlagt en pakke, der skal sætte skub i det fælles europæiske luftrum.

Den anden sag, jeg vil nævne, er et forslag om ændring af et direktiv om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer – det såkaldte "Eurovignet-direktiv"

Som jeg var inde på før, er forslaget en del af Kommissionens grønne transportpakke.

Ændringen har til formål at gøre det muligt for medlemsstaterne at opkræve vejafgifter for lastbiler, der afspejler eksterne omkostninger i form af luftforurening, støj og trængsel.

Det er regeringens overordnede holdning, at der skal være en passende balance mellem på den ene side hensynet til mobilitet for gods og personer samt den internationale arbejdsdeling og på den anden side hensynet til transportsektorens påvirkning af miljøet.

Derudover er det bl.a. regeringens holdning, at man støtter, at disse afgifter i så fald baserer sig på køretøjernes luftforurening, køretøjernes faktiske støjniveau og trængselsforhold samt at man lægger vægt på, at forslagets mulighed for differentiering af vejafgiften på baggrund af vejgodstransportens påvirkning af trængsel kan begrundes i adfærdsmæssige ændringer, der fører til en bedre kapacitetsudnyttelse af vejnettet.



Jeg vil vende tilbage til denne sag og til sagen om Single European Sky formentlig allerede forud for rådsmødet i december.

**Formanden** var glad for, at transportministeren ville vende tilbage til de to sager.