



## Europaudvalget

Referat af 7. europaudvalgsmøde

**Dato:** torsdag den 14. november 2019

**Tidspunkt:** kl. 14.00

**Sted:** vær. 2-133

**Til stede:** Henning Hyllested (EL), Jan E. Jørgensen (V), Kim Valentin (V) og Morten Messerschmidt (DF).

**Desuden deltog:** transportminister Benny Engelbrecht.

*Jan E. Jørgensen fungerede som formand under hele mødet.*

**FO Punkt 1. Rådsmøde nr. 3734 (transport, telekommunikation og energi – transportdelen) den 2. december 2019**

EUU alm. del (19) – bilag 124 (kommenteret dagsorden)

**Transportministeren** forelagde tre sager til forhandlingsoplæg, som var på rådsmødedagsordenen til generel indstilling, og to sager til orientering, som var på rådsmødedagsordenen til politisk drøftelse.

**FO 1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (eurovignetdirektivet om vej- og brugsafgifter)**

– Tidlig forelæggelse/generel indstilling

KOM (2017) 0275

Rådsmøde 3734 – bilag 1 (samlenotat side 2)

Rådsmøde 3696 – bilag 4 (skriftlig forelæggelse af 28/5-19)

**Transportministeren:** Hovedformålet med de foreslåede ændringer i eurovignetdirektivet er at fremme anvendelsen af principperne om "forureneren betaler" og "brugeren betaler". De væsentligste ændringer i Kommissionens forslag er:

- en udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte busser, personbiler og varebiler;
- en fuldstændig udfasning af vignetter;
- en mulighed for at lægge en afgift på trængsel oven i infrastrukturafgiften, og
- at satserne i vejafgiftsordninger skal varieres på baggrund af køretøjets CO<sub>2</sub>-udledning.

Regeringen støtter forslaget om at nedbringe transportsektorens belastning af bl.a. klima og miljø gennem anvendelse af afgiftsinstrumenter. Det skal ske ud fra principper om

ligebehandling af bilister og på lige konkurrencevilkår for transporterhvervet i de forskellige EU-lande.

Det er også positivt, at forslaget indebærer, at trafik i andre EU-lande med dansk indregistrerede køretøjer opnår en øget beskyttelse mod vejafgifter og brugsafgifter, som diskriminerer udenlandske biler. Det har en særlig værdi for et land, som geografisk ikke ligger i den helt centrale del af Europa.

Den tunge vejgodstransport i EU's indre marked er grænseoverskridende i sin natur. Reguleringen varetages derfor mest effektivt på EU-niveau. Regeringen kan på den baggrund støtte en obligatorisk udfasning af periodebaserede vejafgifter for lastbiler. Det er dog vigtigt, at direktivet giver medlemslandene en passende overgangsperiode.

Det er endvidere vigtigt for regeringen, at der etableres en evalueringsmekanisme, så de enkelte lande kan bevare vignetordninger, hvis det viser sig urimeligt dyrt at indføre kilometerbaserede ordninger. Samtidig skal det være muligt at undtage små lastbiler fra at betale vignet, hvis det er urimeligt dyrt at opkræve eller håndhæve afgiften. Trafikken med person- og varebiler er i modsætning til lastbiltrafikken primært et nationalt anliggende. Selv om Danmark ikke har en vignetordning for person- og varebiler, er det vigtigt, at der fortsat vil være mulighed for at indføre og bibeholde nye periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler i fremtiden.

Hertil finder regeringen det vigtigt, at der ikke indføres bindinger på anvendelsen af provenuet fra afgiftsordninger.

Det er endelig afgørende for regeringen, at forslaget ikke forhindrer, at de faste forbindelser, som er etableret i henhold til statsgarantimodellen – f.eks. Storebæltsforbindelsen – kan anlægges og drives som hidtil.

**FO** Regeringens forhandlingsoplæg er på den baggrund:

at man fra dansk side lægger afgørende vægt på,

- at medlemslande med periodebaserede vejafgiftsordninger for lastbiler får en overgangsperiode på mindst 10 år for udfasning;
- at medlemslandene fortsat kan indføre og bibeholde periodebaserede vejafgifter for person- og varebiler, idet man dog fra dansk side i sidste ende kan acceptere en obligatorisk udfasning, hvis der gives en langvarig overgangsperiode for udfasningen;
- at der ikke indføres bindende øremærkning af provenuet fra de omfattede afgiftsordninger;
- at de faste forbindelser, som er etableret i henhold til statsgarantimodellen, kan anlægges og drives på en måde, så den forudsete finansiering kan tilvejebringes ved brugerbetaling;

Idet der lægges vægt på:

- at der indarbejdes en evalueringsmekanisme, som giver medlemslande med periodebaserede vejafgiftsordninger mulighed for at beslutte at forlænge perioden for udfasning, såfremt de administrative omkostninger ved at indføre kilometerbaserede vejafgifter er høje set i forhold til de forventede samfundsmæssige gevinster.

Og der arbejdes for,

- at udfasning af periodebaserede vejafgifter for lastbiler bliver obligatorisk;
- at de elementer i forslaget, der kan medvirke til at nedbringe trafikens belastning af omgivelserne gennem anvendelse af afgiftsinstrumenter og medvirke til sikring af, at dette kan ske på lige konkurrencevilkår.

**Morten Messerschmidt** forstod ikke, hvorfor kilometerbaserede afgifter skulle være bedre end periodebaserede afgifter. Og hvorfor havde man så ikke indført dem i Danmark allerede? Skulle der partout en kommissær til at svinge taktstokken?

**Henning Hyllested** meddelte, at Enhedslisten støttede forhandlingsoplægget, ikke mindst fordi regeringen lagde afgørende vægt på, at der ikke blev indført bindende øremærkninger. De faste forbindelser skulle kunne finansieres som i dag.

Partiet var mere skeptisk over for lange udfasningsperioder af periodebaserede vejafgifter. Hvad mente regeringen med en langvarig udfasningsperiode for person- og varebiler, når man nu ikke opkrævede vejafgifter for de pågældende køretøjer?

I Kommissionens forslag kunne man læse sig til, at pengene skulle bruges på investeringer i den strækning, en afgift bliver opkrævet for. Men at bruge afgifterne til at udvide vejnettet var at gå i en helt forkert retning. De burde tværtimod bruges til trængselsbekæmpelse. Han spurgte, om busser i den kollektive trafik ville blive omfattet af vejafgifterne, og i givet fald om der var mulighed for at undtage dem.

**Transportministeren** oplyste til Morten Messerschmidt, at man i Danmark tidligere havde overvejet at indføre kilometerbaserede afgifter, men opgav det af praktisk-tekniske årsager. Siden havde teknologien udviklet sig meget; man kunne f.eks. forestille sig det system, der bruges til nummerpladegenkendelse på bl.a. Storebæltsbroen og Kronprinsesse Marys Bro. Man havde et tilsvarende system i Belgien.

Han forklarede Henning Hyllested, at regeringen lagde op til en lang udfasning også for person- og varebiler for alle tilfældes skyld – ikke fordi man nødvendigvis skulle indføre et periodebaserede afgifter først. At regeringen foreslog lange udfasningsperioder, skyldtes ikke pessimisme, men et ønske om at gå med livrem og seler.

På spørgsmålet om, hvorvidt busser i kollektiv trafik ville kunne undtages fra afgifter, svarede han bekræftende. En række medlemslande havde ønsket det sådan, og de var blevet imødekommet. Det var national kompetence at træffe foranstaltninger desangående.

**Jan E. Jørgensen** meddelte, at Venstre bakkede op om forhandlingsoplægget og fandt det fremragende med en mulighed for at undtage kollektiv trafik. Han spurgte, om regeringen var blandt de lande, der havde ytret ønske om en sådan mulighed, og om regeringen agtede at udnytte den.

**Morten Messerschmidt** mente, at regeringen var endt med en rimelig og pragmatisk position. Han spurgte, om de data, scannere ved motorvejsafkørsler ville registrere, kunne bruges i andre sammenhænge, f.eks. til kontrol af, om lastbilchauffører overholder cabotageregler og køre-hviletidsbestemmelser. Og fandt det allerede sted i lande med sådanne ordninger? Havde det i givet fald hjulpet dem?

**Transportministeren** oplyste Jan E. Jørgensen om, at sagen senest blev behandlet i EU under den tidligere regering, og at den havde ikke arbejdet aktivt for at undtage kollektiv trafik. Den nuværende regering havde endnu ikke taget stilling til, om den ville udnytte muligheden, for det kom an på, hvordan afgiftssystemet endte med at se ud; hvis tunge køretøjer f.eks. kun blev pålagt afgifter ved kørsel på motorveje, ville det næppe berøre busser i den danske kollektive trafik.

Svaret til Morten Messerschmidt lød, at kontrolfunktioner var en del af vejpakken, som i øjeblikket var i trillogforhandlinger. Her indgik et element om den moderne takograf. Det var tanken, at den skulle udgøre kontrolfunktionen og bl.a. give data om, hvornår et køretøj krydser en grænse. Uanset hvad skulle man gerne sikre i vejpakken, skulle data, der bruges til håndhævelse, sikres på anden vis, og de ville blive umiddelbart tilgængelige med adgang til køretøjets data. For at kunne bruge sådanne data til bevisførelse ved opklaring af f.eks. kriminalitet ville det kræve en dommerkendelse. Men når det gjaldt cabotage, arbejdede regeringen benhårdt på, at takografen ville sikre tilgængelighed til de eksisterende data.

**Jan E. Jørgensen** spurgte, hvad der skulle til for at benytte muligheden for at undtage kollektiv trafik for afgifter. Venstre mente, at det var fornuftigt at benytte sig af den.

**Transportministeren** svarede, at det krævede national lovgivning, dvs. at et flertal i Folketinget var med til at udforme de nøjagtige regler.

**Den fungerende formand** konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Nye Borgerlige havde ytret sig imod det [partiet havde tilkendegivet sin holdning inden mødet].

**FO 2. Forslag til omarbejdning af forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser**

– *Tidlig forelæggelse/generel indstilling*

KOM (2017) 0548

Rådsmøde 3734 – bilag 1 (samlenotat side 19)

Rådsmøde 3696 – bilag 4 (skriftlig forelæggelse af 28/5-19)

**Transportministeren:** Sagen har flere gange været forelagt udvalget til orientering, og forslaget forventes nu sat på til generel indstilling. Jeg forelægger derfor sagen til forhandlingsoplæg.

Jeg vil lige nævne, at det fremgår af resumeet i samlenotatet, at forslaget vurderes at have bebyrdende statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser. Baseret på vores analyse af forslaget, som også fremgår af afsnit 7 i samlenotatet, skønnes det, at forslaget ikke vil medføre betydelige konsekvenser. Jeg vil derfor gerne præcisere, at selv om forslaget på nogle punkter kan have negative statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, så anses disse konsekvenser ikke som væsentlige.

Der er blevet foretaget nogle ændringer i forslaget siden min sidste forelæggelse, så jeg vil i dag præsentere de væsentligste ændringer.

Forslaget har helt overordnet til formål at styrke jernbanepassagerrettighederne i EU ved at tydeliggøre reglerne på området. Det vil give en ensartet anvendelse og håndhævelse af reglerne inden for hele EU. En ensartet anvendelse af reglerne vil samtidig skabe lige konkurrencevilkår inden for jernbanesektoren. Målet er at opnå en balance mellem at styrke passagerernes rettigheder, samtidig med at forslaget ikke skal medføre uforholdsmæssige økonomiske konsekvenser.

De væsentligste ændringer er, at passagerernes rettigheder bliver styrket ved at forbedre mulighederne for at få kompensation og godtgørelse ved forsinkelser. Herudover bliver jernbanevirksomhederne pålagt en skærpet informationspligt. Jernbanevirksomhederne fritages samtidig for erstatningsansvar ved force majeure-lignende situationer.

*Regeringens holdning*

Regeringen støtter forslagets overordnede målsætning og har arbejdet for at sikre en balance-ret tilgang, så passagerernes rettigheder styrkes, samtidig med at der sikres rimelige rammevilkår for jernbaneaktørerne. Jeg mener, at det seneste kompromisforslag indeholder en sådan balance.

**FO** Regeringens forhandlingsoplæg er på den baggrund:

- at man fra dansk side støtter en omarbejdning af forordningen, som bidrager til at sikre ensartede og harmoniserede passagerrettigheder ved internationale jernbanerejser og –tjeneste samt lige konkurrencevilkår inden for jernbanesektoren;
- at man fra dansk side lægger vægt på, at forslaget økonomiske konsekvenser begrænses mest muligt, og
- at man fra dansk side arbejder for, at reglerne i forslaget er proportionelle i forhold til de administrative og økonomiske byrder, som reguleringen medfører.

**Jan E. Jørgensen** bad ministeren forholde sig til DSB's hørings svar, hvor der bl.a. stod: "DSB skal gøre opmærksom på, at forslaget på enkelte punkter indebærer fundamentale ændringer, der vil have vidtrækkende økonomiske konsekvenser for vilkårene for at drive jernbane i Europa. Gennemføres forslaget, som det ligger her, vil alene krav om permanent bemanning af samtlige stationer og tog give anledning til merudgifter, der foreløbigt anslået vil andrage flere hundrede millioner kroner alene for DSB".

Var kravet om bemanning på alle stationer og tog stadig en del af direktivet? Mange danske stationer havde ingen bemanning, fordi det ikke var økonomisk rentabelt. Man kunne frygte, at visse jernbanestrækninger måtte lukke som følge af et sådant krav.

**Morten Messerschmidt** gjorde opmærksom på, at der kunne være stor forskel på implementering af EU-retsakter i de forskellige EU-lande. Danmark var i den forbindelse et dukseland, mens man så mere nonchalant på implementeringen syd- og østpå. Hvis Danmark også var mere agtpågivende end andre lande i denne sag, kunne det føre til økonomiske forskydninger med omkostninger for de danske jernbaneselskaber. Hvilke overvejelser havde ministeren gjort sig i den forbindelse? Det er godt at være foregangsland, men somme tider kan man komme så langt foran, at man helt forsvinder ud af syne. Han var i øvrigt tilhænger af forslaget.

**Henning Hyllested** forstod ikke, når regeringen vurderede, at forslaget ifølge sektoren samlet set kun ville medføre begrænsede økonomiske konsekvenser. DSB og Arriva nævnte tværtimod i deres hørings svar, at de kunne risikere at skulle erstatte stikprøvekontroller med bemanning på samtlige regionale tog og lokaltog.

**Transportministeren** kunne berolige Jan E. Jørgensen og Henning Hyllested med, at høringssvarene var givet på baggrund af Kommissionens oprindelige forslag. Siden havde det været i proces, og der var foretaget klare forbedringer. Regeringen havde igen forhørt sig hos bl.a. DSB, som kunne støtte det ændrede forslag.

Der ville således ikke blive stillet krav om bemanning på ubemandede stationer, men blot om, at man kunne forvente assistance på allerede bemandede stationer. Den del var løst. Det havde været en bekymring mange steder i EU, hvor man betjener tyndere landområder med trinbrædder og ubemandede stationer.

Til Morten Messerschmidt sagde han, at de danske jernbaneselskaber i stort omfang allerede levede op til kravene i det ændrede forslag. At der var lande, hvor man skulle foretage ændringer for at leve op til danske standarder, var ikke nødvendigvis negativt. Det var også væsentligt at understrege, at et meget bredt flertal i Folketinget allerede var enige om meget vidtgående skridt til optimering af gangbesværedes og handicappedes forhold ved indkøbe af nye tog til DSB's fjerntrafik.

**Henning Hyllested** spurgte, hvad regeringen mente med en "en omarbejdning af forordningen, som bidrager til at sikre ensartet harmoniserede passagerrettigheder ved internationale jernbanerejser og -tjenester". Hvordan hang det sammen med, at man i sine bemærkninger til forordningen gjorde opmærksom på, at der ikke var opbakning hertil? Enhedslisten havde ellers sympati for det og havde i mange år sagt, at Kommissionen burde koncentrere sig om at sikre den grænseoverskridende jernbanetrafik frem for at liberalisere jernbanetrafikken i medlemslandene. Det var netop den liberaliserede togmarked, der havde medført, at man nu var nødt til at iværksætte foranstaltninger til sikring af jernbanepassagerernes rettigheder.

Han spurgte desuden, om man i kompromisforslaget havde ryddet den store usikkerhed af vejen, Arriva havde nævnt i sit høringssvar om, hvornår en passager kan siges at være ramt af forsinkelser eller aflysninger. Der var tvivl om, hvorvidt det gjaldt, når et tog er aflyst eller forsinket inden for det område og den periode, en passagers rejsehjemmel gælder til – uanset om passageren har tænkt sig at foretage rejsen – eller om det kun var, når passageren har tænkt sig at foretage rejsen eller er i færd med at foretage den.

**Transportministeren** svarede, at krav om kompensation til personer med periodekort ikke indgik i forslaget. De gældende kompensationsordninger, hvor pendlere hos f.eks. DSB automatisk fik tilbageført kompensation, hvis de var tilmeldt en sådan ordning, var dækkende og ville fortsat gælde.

At det både gjaldt grænseoverskridende og nationale togrejser. Internationale rejser havde været omfattet siden 2009, og det ændrede direktivet ikke på. Han vidste, at danske europaparlamentarikere havde arbejdet for at gøre det lettere at rejse med tog over grænserne og bestille billetter på tværs af rejseudbydere. Det var et område, hvor man kunne ønske, at der ville ske mere, men det var ikke omfattet af passagerrettigheder.

**Jan E. Jørgensen** glædede sig over, at der ikke var krav om bemanning af ubemandede stationer. Han bad ministeren bekræfte, at der heller ikke ville være krav om betjening af stationer, hvor man i fremtiden måtte beslutte at fjerne bemanningen. Af DSB's høringssvar fremgik det, at bekymringen også angik betjeningen inde i togene. Her var det værd at huske på, at den københavnske metro f.eks. var førerløs.

**Transportministeren** svarede bekræftende og tilføjede, at der heller ikke ville være krav om bemanning i togene, heller ikke hvis man i fremtiden måtte få mulighed for at gøre S-tog fører-

løse. I øvrigt var der en hel del personale til at bistå passagererne i og omkring den københavnske metro.

**Jan E. Jørgensen** meddelte, at Venstre efter ministerens bemærkninger også kunne bakke op om forhandlingsoplægget.

**Henning Hyllested** spurgte, om der var tale om en undtagelsesbestemmelse i forordningen, når DSB og Arriva ikke behøvede at bemande alle tog og stationer. Og hvilken betydning ville det få for den danske praksis om assistance af gangbesværede og handicappede ved ombord- og afstigning?

**Transportministeren** svarede, at man som i Danmark kunne bestille assistance til ombordstigning og afstigning inden for 12 timer. Dermed lå man trygt inden for direktivforslagets varselgrænse om 24 timer. At man i fremtiden ville få nyere togsæt, hvor der ikke var brug for assistance til ombord- og afstigning, var bare godt.

**Henning Hyllested** reagerede ved at sige, at Enhedslisten kunne støtte forhandlingsoplægget, selv om det var løst i kanten.

**Den fungerende formand** konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier havde ytret sig imod det.

**FO 3. Forslag til forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (Smart TEN-T)**

– Tidlig forelæggelse/generel indstilling

KOM (2018) 0277

Rådsmøde 3734 – bilag 1 (samlenotat side 50)

Rådsmøde 3696 – bilag 4 (skriftlig forelæggelse af 28/5-19)

**Transportministeren:** Forslaget handler om procedurer i forbindelse med godkendelse af transportinfrastrukturprojekter på det transeuropæiske transportnet. Forslagets formål er ifølge Kommissionen:

- at minimere risikoen for forsinkelser i de enkelte TEN-T-projekter;
- at øge den juridiske sikkerhed for projektiværksættere for at tiltrække flere private investorer til transportinfrastrukturen, og
- at skabe øget klarhed om de procedurer, som projektiværksætterne skal følge, navnlig i forbindelse med offentlige udbud og udstedelse af tilladelser.

Kommissionens forslag blev modtaget med blandede reaktioner i Rådet og har ændret sig en del. Især to positive ændringer kan fremhæves fra seneste kompromis:



- 1) Anvendelsesområdet er blevet begrænset. For Danmarks vedkommende vil forslaget nu berøre to konkrete strækninger og projekter, nemlig den faste forbindelse over Femern Bælt og jernbanestrækningen fra København til Femern og fra Femern til Hamburg.
- 2) Det bliver muligt at udstede godkendelser ved en national lovgivningsproces. Det er vigtigt, da vi i Danmark har tradition for, at projekttilladelser for VVM opnås ved vedtagelse af en anlægslov i Folketinget.

Alt i alt er forslagets overordnede detaljeniveau mindsket, og der er større fleksibilitet for medlemslandene i administrationen af reglerne. På den baggrund kan regeringen støtte kompromisforslaget.

**FO** Regeringens forhandlingsoplæg er på den baggrund:

- at man fra dansk side støtter forslagets intention om at minimere risikoen for forsinkelser i projekter på det transeuropæiske transportnets hovednet, herunder at et selskab, der er ejet af flere lande, selv kan fastsætte hvilket af de involverede landes udbudsregler, man ville følge.

Idet man fra dansk side lægger vægt på:

- at den danske model for udstedelse af projekttilladelser for VVM for større danske transportinfrastrukturprojekter fortsat kan varetages i forbindelse med vedtagelsen af en anlægslov for projektet i Folketinget;
- at forslaget kun finder anvendelse på det transeuropæiske transportnets hovednet;
- at forslaget ikke medfører væsentlige udgifter og administrative byrder for medlemslandene;
- at forslaget ikke indfører en model for myndighedsgodkendelser med unødvendigt detaljerede, begrænsende krav og tidsfrister.

Idet man fra dansk side arbejder for:

- at alene de største projekter omfattes af forslaget, og
- at teknisk assistance til implementeringen af projekter af fælles interesse også gælder projekter, hvor de administrative procedurer er påbegyndt ved forordningens ikrafttrædelse.

**Jan E. Jørgensen** meddelte, at Venstre støttede forhandlingsoplægget.

**Henning Hyllested** oplyste, at Enhedslisten ikke kunne bakke op om forhandlingsoplægget. Efter partiets vurdering havde forslaget ikke den store betydning for Danmark, som havde en hurtig sagsbehandling. Tyskland måtte selv bestemme godkendelses- og tilladelsesprocedurer for deres nationale infrastruktur, uden at EU skulle blande sig.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Enhedslisten havde ytret sig imod det.

#### 4. Fremtidens Single European Sky

– *Politisk drøftelse*

Rådsmøde 3734 – bilag 1 (samlenotat side 66)

**Transportministeren:** EU oplever i stigende grad forsinkelser i lufttrafikken i det centrale europæiske luftrum. Forsinkelser, som kan relateres til kapacitetsproblemer i lufttrafikstyringen. En afledt effekt af kapacitetsproblemerne er, at en del fly flyver omveje for at undgå områder med meget trafik, eller at de flyver i højder, som er mindre brændstoffeffektive. Omvejsflyvningerne er omkostningsfulde og til skade for klimaet.

Hen over 2019 er der i europæisk regi udarbejdet en række analyser og anbefalinger om problematikken. Mere konkret sigter arbejdet mod at sikre et mere sammenhængende luftrum med en bedre udnyttelse af de europæiske flyveledere. En politisk drøftelse af området kan munde ud i forslag om, hvordan udfordringerne kan håndteres fremadrettet.

##### *Regeringens holdning*

Fra regeringens side lægger vi stor vægt på, at luftfartsselskaberne gives mulighed for at flyve så direkte som muligt. Det vil komme både klimaet og passagererne til gavn. For at løse disse udfordringer er det vigtigt, at vi kommer i gang nu. På det kommende rådsmøde vil jeg derfor opfordre mine kolleger og Kommissionen til at gå i gang med arbejdet så hurtigt som muligt.

#### 5. Digitale transportservices for mennesker – det næste skridt for bæredygtige europæiske løsninger

– *Politisk drøftelse*

Rådsmøde 3734 – bilag 2 (supplerende samlenotat)

**Transportministeren:** Der er tale om et nyt punkt på dagsordenen, hvor der endnu ikke foreligger et oplæg. Det konkrete indhold af den politiske drøftelse kendes derfor ikke på nuværende tidspunkt. Digitale mobilitetstjenester – også kaldet MaaS-løsninger – er dog på formandskabets arbejdsprogram over prioriterede emner. Det vil derfor sandsynligvis være dette emne, som den politiske drøftelse vil tage udgangspunkt i.

##### *Indhold*

Digitale mobilitetstjenester – hvor passagerer kan planlægge, bestille og betale for deres samlede rejse et enkelt sted – kan bidrage til et mere sammenhængende og tilgængeligt transportsystem. Digitaliseringens muligheder kan derved være med til at understøtte et kollektivt transportsystem som et attraktivt alternativ til privatbilisme og for den sags skyld også samspillet mellem kollektiv transport og andre transportformer.

##### *Regeringens holdning*

Det er på linje med dansk holdning at fremme digitale løsninger. I februar i år stemte et enigt Folketing for en ændring af lov om trafikkselskaber med det formål at fremme digitale mobilitets-

tjenester. Det er imidlertid min forventning, at drøftelsen på det forestående rådsmøde vil være af mere indledende og overordnet karakter, og det vil jeg selvfølgelig redegøre for på et senere tidspunkt.

## 6. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

## 7. Siden sidst

### *Sommertid*

**Transportministeren:** Under siden sidst vil jeg gerne give en kort status over forslaget om sommertid, da det er sat på rådsmødedagsordenen som et eventuelt punkt.

Som I ved, fremsatte Kommissionen sidste år et forslag om at afskaffe det halvårslige tidsskifte til og fra sommertid. Kommissionen lagde oprindeligt en meget ambitiøs tidsplan for forslaget, idet direktivet skulle gennemføres senest den 1. april 2019.

Et flertal af EU's medlemslande var dog enige om, at der var behov for mere tid til at behandle forslaget. Flere medlemslande, herunder Danmark, har under forhandlingerne i Rådet givet udtryk for, at der var behov for, at Rådets Juridiske Tjeneste foretog en vurdering af forslaget.

Rådets Juridiske Tjeneste har i juni 2019 vurderet, at forslaget bl.a. ikke var tilstrækkeligt begrundet. Forventningen er derfor, at det vil være nødvendigt for Kommissionen at foretage en konsekvensanalyse af forslaget, før det bliver fremmet i Rådet.

Forslaget har på den baggrund ikke været en prioritet, og der har ikke været afholdt arbejdsgruppemøder under det finske formandskab. Jeg forventer derfor, at det finske formandskab alene vil orientere os om forslaget, før formandskabet overgår til det Kroatien.

Mødet sluttede kl. 14.56.