



FOLKETINGET

Europaudvalget

Referat af 27. europaudvalgsmøde

Mødedato: fredag den 12. april 2024

Tidspunkt: kl. 08.45

Sted: vær. 2-133

Dagsorden

Den 11. april 2024

- L 1. Godkendelse af rejserapport fra udvalgsrejse til Washington 28/1-1/2-24
EUU alm. del (20231) – Bilag 452 (udkast til rejserapport)
- L 2. Meddelelser fra formanden
- L 3. Samråd med udenrigsministeren om Europa-Kommissions arbejdsprogram for den næste 5-årige periode
EUU alm. del (20231) – Samrådsspørgsmål E
- FO/L 4. Støtte til Ukraine ved anvendelse af indtægter fra immobiliserede russiske aktiver
Forelæggelse ved udenrigsministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
JOIN (2024) 0011
EUU alm. del (20231) – Bilag 432 (samlenotat)
EUU alm. del (20231) – Bilag 434 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20231) – Bilag 439 (kommenteret dagsorden)
EUU alm. del (20231) – Bilag 362 (udvalgsmødereferat side 8, senest behandlet i EUU 9/2-24)
- 5. Rådsmøde 4018 (udenrigsanliggender) den 22. april 2024
Forelæggelse ved udenrigsministeren
Rådsmøde 4018 – Bilag 1 (samlenotat)
EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)

6. Importtold på russisk og belarusisk korn: Forslag til forordning om ændring af bilag 1 i forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif
Forelæggelse ved udenrigsministeren
– *Orientering*
KOM (2024) 0148
KOM (2024) 0148 – Bilag 1 (samlenotat)
EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)
- FO 7. Kommissionens forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet
Forelæggelse ved erhvervsministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2024) 0033
KOM (2024) 0033 – Bilag 2 (samlenotat)
KOM (2024) 0033 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)
- FO 8. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser
Forelæggelse ved transportministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2023) 0752
KOM (2023) 0752 – Bilag 3 (samlenotat)
KOM (2023) 0752 – Bilag 4 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)
- FO 9. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010
Forelæggelse ved transportministeren
– *Nyt forhandlingsoplæg*
KOM (2023) 0443
KOM (2023) 0443 – Bilag 2 (samlenotat)
KOM (2023) 0443 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)
EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)
EUU alm. del (20231) – Bilag 161 (udvalgsmødereferat side 46, behandlet under siden sidst 3/11-23)
- L 10. Eventuelt

Der vedlægges en foreløbig oversigt over det under punkt 5 nævnte møde.

Praktiske oplysninger:

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

Anvendte forkortelser:

FO =Forhandlingsoplæg

L =Lukket behandling

Rådsmøde nr. 4018 (udenrigsanliggender) den 22. april 2024

1. Ruslands aggression mod Ukraine
 - *Politisk drøftelse*
EUU alm. del (20231) – Bilag 458 (udvalgsmødereferat side 11, senest behandlet i EUU 15/3-24)
2. Situationen i Mellemøsten
 - *Politisk drøftelse*
EUU alm. del (20231) – Bilag 458 (udvalgsmødereferat side 15, senest behandlet i EUU 15/3-24)
3. Sudan
 - *Politisk drøftelse*
4. Eventuelt
5. Siden sidst



Europaudvalget

Referat af 27. europaudvalgsmøde

Dato: fredag den 12. april 2024

Tidspunkt: kl. 08.45

Sted: vær. 2-133

Til stede: Niels Flemming Hansen (KF) formand, Henrik Møller (S) næstformand, Tanja Larsson (S), Kim Valentin (V), Erling Bonnesen (V), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD), Alexander Ryle (LA), Marianne Bigum (SF), Søren Søndergaard (EL), Christian Friis Bach (RV) og Theresa Scavenius (UFG).

Desuden deltog: Udenrigsminister Lars Løkke Rasmussen, erhvervsminister Morten Bødskov og transportminister Thomas Danielsen.

Christian Friis Bach fungerede som formand under punkt 6-9.

L Punkt 1. Godkendelse af rejserapport fra udvalgsrejse til Washington 28/1-1/2-24
EUU alm. del (20231) – Bilag 452 (udkast til rejserapport)

Punktet blev behandlet for lukkede døre.

L Punkt 2. Meddelelser fra formanden

Punktet blev behandlet for lukkede døre.

L Punkt 3. Samråd med udenrigsministeren om Europa-Kommissions arbejdsprogram for den næste 5-årige periode

EUU alm. del (20231) – Samrådsspørgsmål E

Punktet blev behandlet for lukkede døre.

FO/L Punkt 4. Støtte til Ukraine ved anvendelse af indtægter fra immobiliserede russiske aktiver

– *Nyt forhandlingsoplæg*

JOIN (2024) 0011

EUU alm. del (20231) – Bilag 432 (samlenotat)

EUU alm. del (20231) – Bilag 434 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20231) – Bilag 439 (kommenteret dagsorden)

EUU alm. del (20231) – Bilag 362 (udvalgsmødereferat side 8, senest behandlet i

EUU 9/2-24)

Punktet blev behandlet for lukkede døre.

Punkt 5. Rådsmøde nr. 4018 (udenrigsanliggender) den 22. april 2024

Rådsmøde 4018 – Bilag 1 (sammenfatning)

EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): Alle punkter forelægges til orientering.

1. Ruslands aggression mod Ukraine

– *Politisk drøftelse*

EUU alm. del (20231) – Bilag 458 (udvalgsmødereferat side 11, senest behandlet i EUU 15/3-24)

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): Jeg forventer, at drøftelsen primært vil fokusere på EU's militære støtte og sikkerhedstilsagn til Ukraine, men den kan også forventes at berøre imobiliserede midler samt EU's outreach til globale partnere.

På det seneste rådsmøde vedtog vi oprettelsen af den militære bistandsfond til støtte for Ukraine under den europæiske fredsfacilitet (EPF). Med fonden tilføres yderligere 5 mia. euro til militær støtte til Ukraine i 2024 med mulighed for lignende årlige forpligtigelser frem mod 2027. Jeg afslører ikke nogen hemmelighed ved at sige, at vi fra dansk side gerne havde set en flerårig beslutning, men det er i sig selv godt, at pengene er kommet på plads i indeværende år.

Midlerne vil ligesom tidligere blive brugt på refusioner for medlemslandenes militære donationer og indkøb samt dertil fællesindkøb til Ukraine og træning af ukrainske soldater. Fremover, og efterhånden som lagrene tømmes, vil midlerne i større omfang overgå til at blive brugt på fællesindkøb i den europæiske forsvarsindustri.

Med den militære bistandsfond på plads som et centralt element i EU's sikkerhedstilsagn til Ukraine kan de reelle forhandlinger med Ukraine om tilsagnene begynde. Jeg forventer, at vi vil gøre status og drøfte dette nærmere på rådsmødet.

Fra dansk side bakker vi op om flerårige sikkerhedstilsagn, der skal demonstrere EU's langsigtede og bredspektrede støtte til Ukraine. Det er samtidig vigtigt, at EU's sikkerhedstilsagn ses i sammenhæng med andre landes bilaterale aftaler med Ukraine, herunder Danmarks. Det er glædeligt, at flere lande nu også har indgået bilaterale sikkerhedstilsagn. Det er forventningen, at andre vil følge trop i den kommende tid.

Søren Søndergaard (EL): Jeg støtter hundrede procent, at den militære bistandsfond ændrer sin brug af penge fra refusioner – som nok var nødvendigt i de første måneder, men som siden har vist sig ikke at være den mest effektive måde at støtte Ukraine på – til fællesindkøb i den europæiske forsvarsindustri. Jeg går dog ud fra, at fællesindkøbene er af godt udstyr til Ukraine og ikke til at støtte den europæiske forsvarsindustri.

Christian Friis Bach (RV): Vi bakker op om, at man inddrager de ekstraordinære indtægter fra indefrosne russiske midler, men det er afgørende, at det sker inden for folkeretten. Det er folkeretten, som Rusland i virkeligheden har angrebet, og som vi forsvare i Ukraine, og den må vi ikke underminere.

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): Til Søren Søndergaard: Det er en dansk position, at EU-midler skal anvendes direkte på fællesindkøb og kapacitetsopbygning. De refusioner, vi har taget hjem, har vi geninvesteret. I virkeligheden har vi brugt dem til at øge vores støtte. Andre har muligvis haft en anden tilgang til det. Det er ikke desto mindre et vigtigt drej, der er kommet, med en højere grad af konsensus om, at vi nu ikke kun skal vise, at vi vil, men også gøre det. En positiv afledt effekt af det er, at der også kan ske en opbygning af europæisk forsvarsindustri, som er vigtig, den sikkerhedspolitiske situation taget i betragtning. I første fase er det vigtigt at få leveret ammunition, og derfor må man ikke være bundet af en køb europæisk-klausul. Det har der heldigvis været god udvikling i.

2. Situationen i Mellemøsten

– Politisk drøftelse

EUU alm. del (20231) – Bilag 458 (udvalgsmødereferat side 15, senest behandlet i EUU 15/3-24)

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): I Mellemøsten er den humanitære situation fortsat katastrofal. En stor del af Gazas befolkning er i overhængende fare for sult, hvis der ikke inden for kort tid sikres adgang for mere nødhjælp både til og i Gaza. Fra dansk side har vi bilateralt over for Israel understreget det presserende behov for flere grænseåbninger, øget effektivitet ved grænseovergangene og bedre distribuering af nødhjælpen, hvilket EU også har understreget med DER-konklusionerne fra marts 2024.

Jeg forventer, at et hovedfokus for vores drøftelser på rådsmødet vil være, hvordan EU kan bidrage til at afhjælpe den humanitære katastrofe i Gaza og presse på for beskyttelse af de civile og af de humanitære nødhjælpsarbejdere.

I tillæg til den humanitære situation forventer jeg også, at drøftelserne vil fokusere på det store behov for en humanitær våbenhvile – også i lyset af, at det den 25. marts 2024 lykkedes FN's Sikkerhedsråd at nå til enighed om en øjeblikkelig våbenhvile under ramadanen. Nu er ramadanen kommet og gået, så det er vi jo ikke i mål med, men det var alligevel vigtigt, at der blev truffet den beslutning om øjeblikkelig våbenhvile samt om øjeblikkelig og betingelsesløs løsladelse af alle gidsler. Det har som bekendt ikke materialiseret sig, men forhandlingerne om en våbenhvile og gidsel-aftale pågår fortsat, om end der endnu ikke er noget, der tyder på, at vi skulle stå over for et snarligt gennembrud i forhandlingerne.

Den alvorlige humanitære situation illustreres også ved, at Den Internationale Domstol (ICJ) den 28. marts 2024 traf beslutning om nye foreløbige foranstaltninger. Domstolen fastslog bl.a., at Israel skal samarbejde med FN om øjeblikkelig at sikre, at tilstrækkelig nødhjælp og madforsyninger kommer ind i Gaza, herunder ved at åbne flere og mere effektive grænseovergange. USA har som bekendt også været tydelige i deres forventninger til Israel på dette område.

Det er derfor positivt, at Israel har meldt ud bl.a. at ville åbne den nordlige Erezgrænseovergang ind i Gaza, og at Ashdodhavnen i Israel vil kunne bruges til at modtage nødhjælp via søvejen. Det er selvsagt vigtigt, at disse tiltag nu også implementeres – hvilket vi også har kommunikeret klart til israelerne. Fra dansk side støtter vi, at EU fortsat opfordrer Israel til at sikre, at nødhjælpen kan komme hurtigt, uhindret og sikkert frem. Derudover støtter vi fortsat op om alternative initiativer såsom levering af nødhjælp via luft- og søvejen.

Regeringen har herudover netop lanceret en ny ekstraordinær humanitær støttepakke på 100 mio. kr. til Palæstina. Fokus for støtten er livsreddende humanitære indsatser såsom levering af mad, vand og sundhedsydelser. Samtidig har vi fra dansk side udbetalt den planlagte årlige støtte på 105 mio. kr. til UNRWA (FN's hjælpeorganisation for palæstinensiske flygtninge i Mellemøsten), som Danmark også bidrog til i 2023 med 280 mio. kr.

Endelig forventer jeg, at vi vil fortsætte vores drøftelser om, hvordan EU kan bidrage aktivt til, at der på længere sigt genstartes en fredsproces hen imod en tostatsløsning. I sidste ende er og bliver

det den eneste måde at sikre bæredygtig fred og sikkerhed. Det er naturligvis noget, der skal ske i tæt samarbejde med USA og andre konstruktive kræfter, herunder ikke mindst regionale aktører, som vi fra EU's side skal fortsætte den tætte dialog med.

Søren Søndergaard (EL): I samlenotatet står der, at der er nuanceforskelle mellem EU's medlemslande. Er det en diplomatisk formulering, eller er det dækkende for ministerens vurdering af meningsforskellene? Der er enighed om behovet for en humanitær pause, som kan føre til en længerevarende våbenhvile. Det kan kun læses som en pause, der udstrækkes til at være en våbenhvile, hvis den ikke bliver afbrudt – en permanent våbenhvile. Er det regeringens position? Forledden diskuterede Europaudvalget det med statsministeren, og det lod bestemt ikke til at være statsministerens position. Er der også enighed i regeringen om, hvad man er nået til enighed om i EU?

Det er rigtig godt, at vi fastholder vores insisteren på at kræve gidslerne frigivet. For hver dag, der går, bliver der desværre færre og færre af dem – ikke fordi de bliver løsladt, men fordi de på forskellig vis bliver dræbt. Det er dybt tragisk. Når man nu stiller krav om løsladelse af gidsler, hvorfor stiller man så ikke krav om stop for israelske bosættelser? Ingen kan vel være i tvivl om, at de fortsatte og udvidede israelske bosættelser er med til at forårsage eskaleringen på Vestbredden. Ekstremistiske bosættere, som myrder palæstinensere uden grund, vil man forhindre i at komme ind i EU. Det er fint, men hvad er grunden til, at spørgsmålet om stop for bosættelserne ikke også er en del af den linje? Vil regeringen føre dette spørgsmål frem?

Christian Friis Bach (RV): Formuleringen sustainable ceasefire i rådskonklusionerne bliver oversat til »holdbar våbenhvile«. Jeg troede, at en holdbar våbenhvile var en varig våbenhvile, og jeg kunne forstå, at statsministerens holdning var af en lidt anden nuance. Vil Danmark arbejde for, at vi bevæger os fra en holdbar våbenhvile til en varig våbenhvile? Jeg kan ikke se, hvordan varig konflikt kan bidrage til nogen form for løsning, og det vil skabe meget store lidelser for civilbefolkningen i Gaza.

Der er indgivet en ny ansøgning om at optage Palæstina som et egentligt medlemsland i FN, og snart vil behandlingsprocessen gå i gang. Jeg ved ikke, hvor lang tid sådan noget tager. Man kunne forestille sig, at det ville blive trukket i langdrag. Man kunne endda forestille sig, at det kunne ende med, at Danmark sad i FN's Sikkerhedsråd, når ansøgningen skulle behandles. Hvad ville regeringen stemme, hvis man sad i Sikkerhedsrådet på det tidspunkt, hvor Palæstinas ansøgning om at blive egentligt medlemsland skulle behandles?

Theresa Scavenius (UFG): Hvordan påvirker den interne kritik af Israel diskussionerne, som ministeren skal have med kollegaerne i Bruxelles?

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): At der er nuanceforskelle blandt medlemslandene, er nok en meget diplomatisk måde at udtrykke tingene på. Der er betydelige forskelle i tilgangen til tingene, f.eks. til spørgsmålet om anerkendelse af Palæstina som egentligt medlemsland i FN. Her vil der sikkert være grundlæggende afvigende synspunkter, men det handler også om timing. Jeg kan ikke præjudicere, hvordan Danmark som medlem af Sikkerhedsrådet – som vi endnu ikke sidder i – vil stemme i en specifik sag, som ikke bliver behandlet endnu. Det vil bero på, hvordan situationen ser ud på det tidspunkt. Jeg er ret sikker på, at man ikke vil kunne få sådan nogle beslutninger gennem FN's Sikkerhedsråd. Det kræver både beslutning i generalforsamlingen

og i Sikkerhedsrådet, hvis Palæstina skal optages som fuldbyrdet medlem. I den nuværende situation vil det blive mødt med veto.

Danmark støtter et selvstændigt Palæstina, men en anerkendelse af Palæstina må forbeholdes, at den nødvendige fredsproces får nyt momentum. Når krigen endnu ikke har sat sig i en våbenhvile, selv om hele det internationale samfund har ytret ønske om den, vil det være præmaturligt at sige, på hvilket tidspunkt man ville kunne begynde at konkludere sådan en proces om anerkendelsen af Palæstina. Jeg har gjort vores principielle synspunkter gældende.

Omkring våbenhvile: Man kan godt grave sig ned i betydningen af ordene, men EU's fælles position er en øjeblikkelig pause i kamphandlingerne med henblik på sustainable ceasefire, forstået som holdbar våbenhvile. Herefter skulle »holdbar« gerne blive til »langtidsholdbar«, som jo ender med, at krigen ikke kommer igen. Det er det naturlige flow i den naturlige forståelse af ordene.

Det er også regeringens tilgang. Frem for at gå ind i en semantisk diskussion synes jeg, det er vigtigere at fastholde det synspunkt, at der er brug for en øjeblikkelig våbenhvile – som i *øjeblikkelig*. Den er der ikke endnu, på trods af at der skete det afgørende gennembrud, at FN's Sikkerhedsråd den 25. marts 2024 fik truffet den beslutning. Lad os bruge vores energi på at presse parterne til, at det kommer til at ske.

Et stop for bosættelserne er en integreret del af vores tilgang til sagen. Derfor har vi både aktivt støttet og aktivt arbejdet for at fremme, at EU kan gennemføre sanktioner mod ekstremistiske bosættere. Det burde være sket noget før. Politisk er det ved at falde på plads, men det er ikke implementeret. Jeg forudser dog, at det kommer til at ske inden længe. Det er i hvert fald ikke for tidligt – måneder efter amerikanerne gjorde noget tilsvarende.

3. Sudan

– *Politisk drøftelse*

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): Jeg forventer, at drøftelsen på rådsmødet skal give en status, et år efter konflikten brød ud den 15. april 2023. Særlig forventer jeg fokus på den manglende fremgang i det politiske spor og den dybt bekymrende humanitære situation.

EU har sammen med en lang række andre aktører under hele konflikten presset på for ophør af kamphandlinger, fuld humanitær adgang og genoptagelse af en demokratisk politisk transition i landet. Konflikten har dog indtil videre afvist at stoppe kamphandlingerne. Der forventes under drøftelsen fokus på, hvordan der kan skabes fremgang i de forskellige internationale mæglingsspor og sikres sammenhæng imellem disse.

Konflikten i Sudan, der ikke fylder lige så meget i vores kollektive bevidsthed som den i Palæstina, har medført en af verdens største humanitære kriser. EU, Frankrig og Tyskland er på mandag den 15. april 2024 værter for en international konference i Paris med fokus på den alvorlige humanitære situation i Sudan. Drøftelsen på rådsmødet vil forventeligt fokusere på opfølgning på konferencen og overvejelser om, hvordan krisen i Sudan fastholdes på den internationale dagsorden.

Christian Friis Bach (RV): Det er godt, at der kommer fokus på Sudan. Det er en meget alvorlig humanitær krise. Jeg vil dog også nævne Den Demokratiske Republik Congo. Der er en stærkt bekymrende optrapning i den østlige del af landet omkring Goma, som nu er belejret af M23 (Den Congolesiske Revolutionshær). Vi nærmer os noget, der kunne blive til en massiv regional konflikt. Millioner af flygtninge er allerede isolerede og står i en meget alvorlig situation. Jeg vil derfor opfordre udenrigsministeren til at nævne den humanitære krise i drøftelserne.

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): Jeg er meget enig i bemærkningerne om DR Congo. Det var derfor jeg betonedede situationen i Sudan. Der er desværre en tendens til, at vi ikke kan magte mere end én konflikt ad gangen. Det går jo ikke. Tallene for fordrevne og folk i decideret nød er eksorbitante, og selv om det selvfølgelig fylder meget for dem, som er i felten, og for agenterne, der arbejder med det, fylder det intet i den offentlige debat.

4. Eventuelt

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

5. Siden sidst

Ministeren havde ingen bemærkninger til dette punkt.

Punkt 6. Importtold på russisk og belarusisk korn: Forslag til forordning om ændring af bilag 1 i forordning (EØF) nr. 2658/87 af 23. juli 1987 om told- og statistiknomenklaturen og Den Fælles Toldtarif

– *Orientering*

KOM (2024) 0148

KOM (2024) 0148 – Bilag 1 (samlenotat)

EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): Forslaget ventes behandlet i Rådet i de kommende uger. Med forslaget lægges op til kraftige toldforhøjelser på importerede kornprodukter fra Rusland og Belarus, som i dag har enten ingen told eller meget lav told.

Formålet med forslaget er at begrænse importen fra Rusland og forebygge, at Rusland instrumentaliserer sin egen produktion og ulovligt opnåede kornprodukter fra besatte områder i Ukraine til at forstyrre og underminere markedet i EU. Allerede nu kan det ikke udelukkes, at russisk korn medvirker til de markedsforstyrrelser i nogle EU-lande, som der har været stor opmærksomhed omkring på det seneste – bl.a. i forbindelse med de aktuelle drøftelser om EU's midlertidige handelsliberalisering for Ukraine. Derfor indgår importtold på russisk korn også som et blandt flere tiltag i den samlede tilgang til at finde balancerede løsninger til gavn for Ukraine uden at underminere europæisk landbrug.

Samtidig vil forslaget bidrage til at begrænse fortsatte indtægter til Ruslands økonomi og krigsindsats i Ukraine. Det er i overensstemmelse med EU's generelle tilgang til Rusland. Fra dansk side arbejder vi som bekendt for de hårdest mulige sanktioner, som der kan opnås enighed om. Forslaget om importtold på russisk korn følger dette princip og kan dermed også supplere sanktionerne som et nyt instrument i værktøjskassen. Flere allierede lande som Australien, Canada og USA har allerede taget tilsvarende skridt til at lægge importtold på russiske varer.

Belarus er inkluderet i forslaget på grund af landets endog meget tætte politiske og økonomiske bånd med Rusland, som skaber risiko for ulovlig kanalisering af russiske produkter til EU via Belarus.

Det vurderes, at EU's landbrugs- og fødevarersektor – herunder den danske – vil have gode muligheder for at importere de pågældende kornprodukter fra andre lande og ikke vil blive afgørende påvirket af importtolden.

På den baggrund støtter vi fra dansk side forslaget. Ligesom vi er åbne over for at se på eventuelle yderligere forslag vedrørende importtold på russiske landbrugsprodukter, hvis de måtte blive fremsat på et senere tidspunkt.

Lad mig tilføje, at EU hidtil har været tilbageholdende med tiltag over for russiske fødevarer for ikke at påvirke den globale fødevarerforsyningsikkerhed eller risikere at blive udsat for anklager om dette. Det er også en vigtig prioritet for regeringen, at EU's tiltag mod Rusland ikke utilsigtet rammer udviklingslande, der er nødt til at importere fødevarer for at brødføde deres befolkninger.

I det lys er vi meget tilfredse med, at Kommissionens forslag alene lægger op til at begrænse adgangen til EU-markedet og ikke ventes at have negativ betydning for andre markeder, herunder i

udviklingslandene. Det er især, fordi det fortsat vil være muligt at foretage transit gennem EU til andre destinationer. Alligevel vil det i dansk optik være vigtigt, at EU kommunikerer strategisk om forslaget, for vi kan desværre ikke udelukke misinformationskampagner fra kilder, der ikke vil os det godt og ønsker at skabe et falsk narrativ om EU's hensigter.

Christian Friis Bach (RV): Vi støtter regeringens linje. Er der rejst sager ved WTO (Verdenshandelsorganisationen) imod de lande, der allerede har indført importtolden? Umiddelbart ville jeg tro, at det ligger inden for WTO-regelsættet. Hvis det så endelig er, må man jo tage en retssag.

Udenrigsministeren (Lars Løkke Rasmussen): Vurderingen er, at det er WTO-medholdeligt. Vi er ikke umiddelbart bekendt med, at der er rejst sager, men jeg er enig i, at hvis der bliver rejst en sag, må vi jo tage den.

FO Punkt 7. Kommissionens forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2024) 0033

KOM (2024) 0033 – Bilag 2 (samlenotat)

KOM (2024) 0033 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)

Erhvervsministeren (Morten Bødskov): Jeg vil gerne beklage, at jeg ikke tidligere har orienteret udvalget om forslaget siden lanceringen i januar 2024. Det skyldes, at tempoet i forhandlingerne er højere, end vi havde forventet. Vi forventer, at Rådet vedtager sit mandat under det nuværende formandskab.

Baggrund

Direktivet handler om informationstjenester, der giver oplysninger om floder og indre vandveje i EU. Flodinformationstjenester kan f.eks. være trafikinformation og tjenester til ruteplanlægning eller havne- og terminalledelse i forbindelse med sejlads på indre vandveje.

Med forslaget ønsker Kommissionen at sikre tilgængeligheden af flodinformationsdata og harmoniserede standarder. Kommissionen vil også gerne bidrage til at integrere transport ad indre vandveje med andre transportformer, bl.a. for at gøre såkaldt multimodal transport lettere. Og så vil Kommissionen også gerne afhjælpe bekymringer om databeskyttelse.

Direktivets indhold

Direktivet fastsætter

- de generelle krav til, hvordan flodinformationstjenester bør oprettes i medlemsstaterne.
- de områder, hvor det er nødvendigt at udvikle standarder.
- de principper, der skal følges.

De egentlige tekniske retningslinjer og specifikationer udarbejdes af Kommissionen gennem delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Danmarks vilkår

Danmark har ikke indre vandveje og er ikke omfattet af det nuværende direktiv. Danske farvande er karakteriseret ved åbent farvand med gennemsejling af international skibstrafik, farvande med øer og en række fjorde, der også besejles af international skibstrafik. De er derfor ikke sammenlignelige med flodsejlads. I Danmark har man derfor valgt at regulere skibsfarten efter den internationale regulering fastsat af IMO (Den Internationale Søfartsorganisation) samt EU's søsikkerhedsregler som f.eks. reglerne for passagerskibe.

FO *Forhandlingsoplæg*

Regeringen

- støtter forslagets formål om at harmonisere reglerne for indre vandveje, mindske administrative byrder og øge sikkerheden ved sejlads på indre vandveje.

- lægger stor vægt på, at direktivændringen ikke fastsætter ændringer til direktivets anvendelsesområde, der medfører, at lande, der ikke har indre vandveje, og som på baggrund deraf har valgt ikke at gennemføre indre vandvejsregler, herunder Danmark, bliver omfattet af direktivets bestemmelser.

Søren Søndergaard (EL): Det burde være oplagt, at et direktiv, der handler om floder, ikke omfatter lande, som ikke har nogen floder. Hvordan kan det overhovedet komme på tale, at vi skal diskutere den risiko? Det er på grund af de delegerede retsakter. Det vil sige, at Kommissionen kan udvide direktivet til også at omfatte Gudenåen. Hvis Kommissionen vil regulere kajakkerne på Gudenåen, skal den være hjertelig velkommen, men så må de lave et nyt forslag, som skal igennem alle behandlingerne, og ikke ved at ændre dette forslag.

For at Enhedslisten kan støtte forhandlingsoplægget, skal ministeren lægge afgørende vægt på, at anvendelsesområdet ikke kan udvides til at omfatte lande, der ikke har nogen floder. Ellers giver det ingen mening. Skulle det på grund af noget forhandlingsteknisk ikke kunne lade sig gøre, kunne et alternativ være, at ministeren lover at komme tilbage til udvalget og indhente et nyt mandat, hvis regeringens ønsker ikke bliver imødekommet.

Christian Friis Bach (RV): Den vigtigste indre vandvej, som Danmark kunne få, er Limfjorden. Direktøren for Port of Aalborg, Kristian Thulesen Dahl, har ytret ønske om at få Limfjorden omklassificeret til en indre vandvej, fordi det – som jeg forstår det – vil give Port of Aalborg adgang til en række finansieringsmuligheder. Støtter ministeren, at Limfjorden bliver omklassificeret til en indre vandvej, og vil man tage det med i betragtning i behandlingen af direktivet?

Erhvervsministeren (Morten Bødskov): Til Christian Friis Bach: Svaret er nej. Vi har diskuteret det før, og vores argumenter er kendte. Det har heller ikke noget med denne sag at gøre.

Til Søren Søndergaard: Vi lægger stor vægt på, at rækkevidden hverken bliver udvidet i dybden eller i bredden. Hvis det ikke forløber som skitseret i indledningen, kommer jeg selvfølgelig tilbage med et fornyet mandat til Folketingets Europaudvalg.

Søren Søndergaard (EL): Det er ikke nok, at ministeren kommer tilbage til udvalget og orienterer. Problemet er, at Enhedslisten har et medansvar, hvis vi stemmer ja, og resultatet bliver, at Danmark på trods af ikke at have nogen floder bliver omfattet af direktivet med en masse bøvl, ballade og latterliggørelse i øvrigt. Derfor bliver vi nødt til at være sikre på, at det med dette mandat ikke er en mulighed, hvorfor vi foreslår at lægge afgørende vægt. Med kun stor vægt kommer vi til at bruge mandatet til at acceptere et uacceptabelt forslag.

Alternativet er, at ministeren kan love at komme tilbage og bede om et nyt mandat, hvis ministeren under forhandlingerne oplever, at de andre insisterer på, at sådan bliver det. Ministeren vil i den situation stadig væk kunne fastholde, at denne latterlige lovgivning skal gælde for Danmark, selv om vi ikke har nogen floder, hvis ministeren vil det. Så kan vi andre bare sige klart nej.

Christian Friis Bach (RV): Jeg er ikke enig i, at det er latterligt. Det giver stor mening at regulere indre vandveje. Jeg har brugt hele mit liv på det.

Theresa Scavenius (UFG): Det var en god tilføjelse. I Danmark har vi mest vejtransport og ikke så meget på vandvejene. Derfor er det rigtig vigtigt at regulere det, som Christian Friis Bach nævner.

Det med klassificeringen af vandveje er vildt spændende, og jeg kan derfor ikke støtte forslaget, hvis der ligger noget grundlæggende bagved, som vi ikke har lavet nogen relevant politik om.

Erhvervsministeren (Morten Bødskov): Vi giver hinanden håndslag på, at jeg kommer tilbage og beder om et nyt mandat, hvis det ikke forløber, som jeg her har læst op. Det var det, jeg forsøgte at sige før, men nu er det sagt relativt klart.

Den fungerende formand (Christian Friis Bach): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Theresa Scavenius (UFG) har ytret sig imod det.

FO Punkt 8. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2023) 0752

KOM (2023) 0752 – Bilag 3 (samlenotat)

KOM (2023) 0752 – Bilag 4 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Kommissionen fremsatte 29. november 2023 et forslag til en forordning om passagerrettigheder for multimodale rejser. Multimodale rejser udgør en meget lille andel af rejser. Vurderingen er, at det i EU drejer sig om 0,7 pct. af rejserne. Man skelner her mellem tre typer rejser:

- Den individuelle rejse, hvor man køber en busbillet eller en togbillet.
- Pakkerejsen, som er en kombinationsrejse med både fly og hotel.
- Den multimodale rejse, hvor man kombinerer to transportformer, f.eks. tog og bus.

Som det er i dag, er der ikke egentlige rettigheder for passagerer, der skifter mellem transportformer. Planen er, at vi skal se på de multimodale rejser, som udgør 0,7 pct. af alle rejser. Der er ikke en forventning om, at det vil stige nævneværdigt – man forventer en rejseandel på 0,8 pct. i 2050. Der er tale om en model, hvor busruter under 250 km, metro, letbane og S-tog er undtaget.

Formålet med forordningen er, at den rejsende skal have én indgang til compensation, refusion, assistance og omlægning af rejsen i tilfælde af forsinkelse og aflysninger.

Regeringen støtter intentionen i forslaget, men er meget opmærksomme på bureaukratiet og omkostninger holdt op imod, hvor stor en forskel det reelt kommer til at gøre. Det ligger endnu ikke fast, hvem der bliver håndhævelsesorgan, men det vil indebære nogle udfordringer at håndtere samarbejdet med formidlere såsom Travellink eller Momondo, som man køber billetten af. Regeringen ønsker derudover, at undtagelser skal ske ved ekstraordinære hændelser som f.eks. strejker og ikke kun ved vejrlig.

FO Formandskabet går efter en generel indstilling den 18. juni 2024, og derfor søger jeg i dag mandat til, at vi

- lægger stor vægt på, at transportører og formidlere undtages for krav om compensation for alle multimodale billetter ved ekstraordinære omstændigheder herunder ved interne som eksterne strejker.
- lægger stor vægt på, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt, herunder i forhold til Kommissionens mulighed for at pålægge medlemsstaterne at undersøge konkrete virksomheder, hvor der er mistanke om, at virksomhederne ikke lever op til de forpligtigelser, der følger af forordningen.
- lægger vægt på, at forslagets administrative byrder nedbringes.

Søren Søndergaard (EL): Vi synes, det er et godt forslag, men det er ikke ambitiøst nok, som det også fremgår af Forbrugerrådet Tænks hørings svar. Regeringen vil tilmed trække i den modsatte retning og udvande det mere. Ministeren siger, at man i princippet er enig i intentionerne, men så kommer der en række forhold, der udvander det. Det mandat kan vi ikke støtte.

Theresa Scavenius (UFG): Forbrugerrådet Tænk påpeger i deres hørings svar, at formuleringerne er så upræcise, at selv om der nævnes rettigheder om mad, vand og overnatning, så er det næsten ikke relevant. Hvordan forholder ministeren sig til det? Vil ministeren arbejde for at styrke passagerrettighederne?

Forhandlingsoplægget lægger vægt på, at man ikke skal undersøge virksomheder, hvor der er mistanke om, at de ikke lever op til forordningens forpligtelser, men formålet med det ville jo være at beskytte passagerrettigheder. Er ministeren på passagerernes side eller på virksomhedernes side, selv om de måske snyder med rettighederne?

Christian Friis Bach (RV): Forbrugerrådet Tænk opfordrer til, at man strammer kravene om passagerinformation og håndhævelsen og sanktionsmuligheder, hvis ikke det bliver overholdt. Vil ministeren knytte nogle ord til det?

Dansk Erhverv er kede af, at man ikke benytter anledningen til en mere gennemgribende revision af de respektive forordninger for passagerrettigheder, så man får et mere ensartet beskyttelsesniveau af passagerer, uagtet hvordan de transporterer sig. Hvad er ministerens holdning til det? Vi støtter regeringens forhandlingsoplæg, men kunne på linje med de andre ordførere godt tænke os en mere ambitiøs linje fra regeringen.

Marianne Bigum (SF): Ifølge forhandlingsoplægget skal transportører og formidlere undtages fra krav om kompensation ved eksterne rejser. Hvordan stiller det forbrugerne, som har købt en rejse ned gennem Europa f.eks. med en kombination af tog og bus, hvis der er strejke? Vil de så ikke få kompensation, eller hvad tænker regeringen?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Til Marianne Bigum: Jeg forstår udmærket spørgsmålet, jeg talte dog ikke om eksterne og interne rejser, men om eksterne og interne strejker.

Jeg vil gerne slå fast, at regeringen støtter intentionen i forslaget og ikke kun »i princippet«, som Søren Søndergaard siger. At Søren Søndergaard måske syntes, jeg burde have sagt »i princippet« kan have at gøre med risikoen for, at vi helt kvæler de multimodale rejser. De er ikke særlig udbredt eller anvendt.

Jeg har svært ved at finde eksempler på multimodale rejser i Danmark. Et eksempel ville være en rejse fra Rønne til Ystad med færge og så med tog fra Ystad til København. Bliver færgen forsinket, og har man købt rejsen som en samlet pakke, så skal man have kompensation, erstatning eller hjælp til hele rejsen. Derfor er der jo tale om en supergod intention. Min bekymring går på, at det kan blive så bureaukratisk tungt, at vi risikerer, at f.eks. Momondo ikke vil tilbyde rejsen, fordi det bliver for komplekst for rejser af det omfang.

Flere bemærker nogle upræcise formuleringer, og det er helt rigtigt. Meget af det falder nemlig først på plads efter vedtagelsen af forordningen, som skal forhandles nu.

Til Theresa Scavenius: Mandatet skal forstås sådan, at vi ikke ønsker, at en EU-instans – i dette tilfælde Kommissionen – direkte kan pålægge f.eks. en styrelse i Danmark at undersøge en konkret virksomhed, som man mistænker for ikke at leve op til forpligtelserne i forordningen. Normalt vil man skulle skrive til mig, hvis man har en bekymring, og så vil jeg bede styrelsen om at undersøge virksomheden. Det er sådan, det skal forstås.

Theresa Scavenius (UFG): Jeg kan ikke støtte forhandlingsoplægget på grund af manglende sikring af passagerrettighederne.

Marianne Bigum (SF): Det var mig, der var uklar før. Det ord, jeg ledte efter, var faktisk strejker. Hvordan vil en strejke på en rejse påvirke en forbruger i disse tilfælde? Jeg er en af de 0,7 pct., der rejser ned gennem Europa med forskellige transportmidler. Hvor står passageren, i tilfælde af at man har købt en pakkerejse med forskellige transporttyper, og der er en strejke, som medfører, at rejsen ikke kan gennemføres?

Transportministeren (Thomas Danielsen): I bund og grund vil det være som i dag. Man skal selv søge om kompensation hos den operatør, som man har købt sin billet af, og som strejker.

Christian Friis Bach (RV): Hvad hvis der er strejker på vejen, ikke hos operatøren, men hos et busselskab nede i Europa, efter man har kørt i tog i 24 timer?

Transportministeren (Thomas Danielsen): Det var det, jeg mente. Hvis der er en strejke ved Deutsche Bahn, er det som i dag: Man skal selv søge kompensation. Forskellen er, at det ikke skal pålægges én udbyder som Momondo. Det synes vi er en god idé, fordi det ville ændre styrkeforholdet mellem arbejdsgiver og arbejdstager på en u hensigtsmæssig måde.

Den fungerende formand (Christian Friis Bach): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Danmarksdemokraterne, Enhedslisten og Theresa Scavenius (UFG) har ytret sig imod det.

FO Punkt 9. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010

– *Nyt forhandlingsoplæg*

KOM (2023) 0443

KOM (2023) 0443 – Bilag 2 (samlenotat)

KOM (2023) 0443 – Bilag 3 (notat om forhandlingsoplæg)

EUU alm. del (20231) – Bilag 449 (kommenteret dagsorden)

EUU alm. del (20231) – Bilag 161 (udvalgsmødereferat side 46, behandlet under siden sidst 3/11-23)

Transportministeren (Thomas Danielsen): Kommissionen fremsatte forslaget den 11. juli 2023, og formålet er en bedre udnyttelse af jernbanekapaciteten.

Et hovedelement er måden at tildele jernbanekapaciteten. Jernbanevirksomheder skal kunne ansøge om kapacitet 5 år ud i fremtiden, ligesom man skal kunne ansøge om kapacitet på kort sigt, hvilket er et klogt nyt tiltag ved dette forslag. Det er nemlig ikke muligt at ansøge om kapacitet på kort sigt i dag.

Et andet hovedelement er en kompensationsordning for jernbanevirksomheder, hvis der foretages ændringer i de tildelte kapaciteter. Vilkaerne for kompensationerne fastsættes først efter forordningens vedtagelse. Vurderingen er dog, at kompensationerne bliver relativt omfattende. Det bliver potentielt meget dyrt, da man ikke i detaljen kan planlægge jernbaneinfrastruktur med f.eks. renoivering af jernbane 5 år ud i fremtiden.

Forslagets intention er god, men vi frygter, at det kan få negative konsekvenser, hvis man reserverer ekstra meget unyttig kapacitet f.eks. i forbindelse med sporarbejde. Vi mener, at det må være frivilligt for medlemslandene, om man vil gå med på den del af aftalen, som går helt op til 5 år, fordi det vil få negative konsekvenser ud over de store økonomiske konsekvenser.

Regeringen støtter intentionen i forslaget, men det er en meget bureaukratisk model. Der er tale om 77 artikler. Det mener vi man godt kunne gøre mere simpelt. Alene Banedanmark vil ifølge forventningen skulle ansætte 10-50 bureaukrater til at håndtere opgaven.

Forhandlingerne i Rådet er i fuld gang. Formandskabet håber på en generel indstilling til rådsmødet den 18. juni 2024. Vi må se, om det kan lade sig gøre.

FO Det indstilles, at man fra dansk side

- lægger stor vægt på, at centrale udgiftsdrivende forhold indskrives direkte i forslaget frem for at blive fastlagt i efterfølgende processer, herunder kompensationsordningen, og at eventuelle uklarheder reduceres.
- lægger stor vægt på at nedbringe de statsfinansielle konsekvenser af forslaget ved at begrænse infrastrukturforvalteres kompensationspligt, herunder særlig ved sporspærringer og ved midlertidige hastighedsreduktioner på infrastrukturen.

- lægger stor vægt på at sikre infrastrukturforvalteres fleksibilitet til at foretage fornyelses- og vedligeholdelsesprojekter på jernbanen, herunder bl.a. ved at 5-års rammeaftaler gøres frivillige, og at kompensationspligten ved ændringer af kapacitet tildelt efter rammeaftaler først indtræder tættere på kørselstidspunktet.
- arbejder for at forenkle de administrative processer og så vidt muligt forhindre yderligere bureaukrati i forbindelse med de nye beføjelser til de supranationale organer og eventuelt tilsynsorganer.

Theresa Scavenius (UFG): Jeg kan ikke støtte mandatet. Vi har virkelig kapacitetsproblemer, og man kunne udnytte det her meget bedre. Vi kunne bruge det som en anledning til at udnytte Danmarks kapaciteter. Jeg synes, ministeren lægger et meget økonomisk udgiftsperspektiv på sagen i stedet for at se fordelene for særlig godstransporten.

Transportministeren (Thomas Danielsen): Jeg er helt enig i, at vi skal se på potentialerne for bedre udnyttelse af kapaciteten. Det kunne man gøre ved f.eks. at ændre loven sådan, at man kunne booke tider. Det vil især være godt for godstransporten på helt kort sigt. Her laver man i stedet et meget stift system, som jeg tror kommer til at skade gods- og passagertransporten på jernbane. Det er uheldigt.

Den fungerende formand (Christian Friis Bach): Jeg kan konkludere, at der ikke er flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Danmarksdemokraterne, Dansk Folkeparti og Theresa Scavenius (UFG) har ytret sig imod det.

Mødet sluttede kl. 11.24.