

## Europaudvalget

FOLKETINGET



### REFERAT

AF 31. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: Mandag den 3. maj 2010  
Tidspunkt: Kl. 10.00  
Sted: Vær. 2-133

Til stede: Pia Adelsteen (DF), Flemming Damgaard Larsen (KF),  
Pia Olsen Dyhr (SF), Lone Dybkjær (RV)

Desuden deltog: Transportminister Hans Christian Schmidt

Lone Dybkjær ledede mødet.

#### **Punkt 1. Ekstraordinært rådsmøde (transportministre) den 4. maj 2010 om konsekvenserne af de vulkanske askeskyer i det europæiske luftrum og de foranstaltninger, der bør træffes i den anledning**

– *Politisk drøftelse*

Ekstraordinært rådsmøde transport 4/5-10 – bilag 1 (aktuelt notat)

Ekstraordinært transportmøde 19/4-10 – bilag 2 (redegørelse fra transportmødet 19/4-10)

**Transportministeren:** Jeg skal i dag forelægge dagsordenen for det ekstraordinære transportrådsmøde den 4. maj.

Der er én sag på dagsorden. Det er sagen om konsekvenserne af de vulkanske askeskyer i det europæiske luftrum.

Jeg forelægger sagen til orientering.

Jeg vil gerne indlede med at understrege, at den danske regering ligesom resten af EU's medlemslande tager sagen dybt alvorligt. Luftfarten er jo en vigtig del af samfundets infrastruktur.

Askeskyen, der lammede luftrummet fra den 15. til den 21. april, er heldigvis forsvundet på nuværende tidspunkt. Men den har skabt en række problemer for den europæiske luftfartssektor og rejsebranche som helhed og vist, hvor følsomt det moderne samfund er, når vores transportsystemer sættes under pres af naturkatastrofer.

Sagen har rejst en række spørgsmål om det fælles regelværk på området og om, hvilke tiltag der skal til for at undgå, at en lignende situation bliver lige så alvorlig.

Det spanske formandskab ønsker på rådsmødet at drøfte dagsordenspunktet "Opfølgning på og konsekvenser af situationen i det europæiske luftrum". Drøftelsen ventes at tage udgangspunkt i bl.a. Kommissionens rapport om konsekvenserne af den krise, som de vulkanske askeskyer har medført for luftfartsbranchen.

Rådsmødet ventes således på den ene side at dreje sig om den fælles europæiske regulering på området. Det vil sige passagerrettighedsforordningen, slotsforordningen – altså hvornår flyene kan afgå og ankomme – fremskyndelsen af det fælles europæiske luftrum samt fremtidig regulering, kriseplaner og krisefond.

På den anden side vil rådsmødet dreje sig om mulighederne for statsstøtte til luftfartsbranchen.

For så vidt angår forvaltningen af passagerrettighedsforordningen har det tydeligt vist sig, at forordningen reelt ikke tager fuldt højde for den situation, som askeskyerne skabte i Europa, nemlig en længerevarende lukning af luftrummet med deraf følgende strandede passagerer i et hidtil uset omfang.

Kommissionen anfører, at den fortsat vil overvåge situationen, og foreslår i sin kommende revision af forordningen at tage erfaringerne fra askeskyerne med i betragtning. Det synes jeg er positivt, for jeg synes, det er vigtigt, at passagererne også i en sådan krise ved, at de kan regne med at komme hjem, og at de kan få kost og logi, indtil det kan ske.

Men jeg har også forståelse for, at det har kostet flyselskaberne og hele rejsebranchen endog meget, meget dyrt at overholde EU-reglerne.

Denne forståelse vil også spille ind ved en revision – især fordi de konkurrerende luftfartsselskaber fra tredjelande ikke er underlagt EU's regelsæt og dermed de forpligtelser, der følger heraf.

For så vidt angår reglerne om afgang- og ankomsttidspunkter for flyselskaberne – det er den "slotsforordning", jeg omtalte lige før – anfører Kommissionen, at de bør administreres således, at luftfartsselskaberne ikke risikerer at miste deres ubrugte slots alene på grund af konsekvenserne af askeskykrisen.

Jeg er helt enig i Kommissionens overvejelser på dette punkt – jeg fremførte det også på den videokonference, der var. Det vil være uhensigtsmæssigt og urimeligt, hvis luftfartsselskaberne mister deres slots alene af den grund.

Jeg har desuden noteret mig Kommissionens forslag om at fremskynde en fuld implementering af det fælles europæiske luftrum – det er det, de kalder Single European Sky. Her er Danmark heldigvis på forkant efter aftalen om et fælles dansk/svensk luftrum.

Derudover anser Kommissionen det for en prioritet i de kommende år at forhandle med tredjelande om mulighederne for at skabe et fælles europæisk luftfartsområde, der dækker 58 lande. Det drejer sig selvfølgelig om EU's nabolande – men også om Nordamerika og Asien.

Det er min opfattelse, at der helt generelt er mange gode argumenter for at fremskynde en fuld implementering af det fælles luftrum og at gennemføre forhandlinger med tredjelande. Jeg ser frem til at modtage de mere konkrete forslag fra Kommissionen.

Jeg håber, at det vil kunne bidrage til at skabe et mere effektivt og bedre koordineret europæisk overflyvningssystem. Vi skal kunne reagere hurtigere og fuldt koordinerede, hvis der skulle opstå lignende situationer som den, den islandske vulkanaske var årsag til.

En askesky vil ikke forsvinde som følge af en vedtagelse af disse tiltag. Det ved vi godt. Men det er helt klart, at vi skal være bedre forberedt i Europa, hvis vi igen oplever noget lignende.

Kommissionen vil fremme nye tilgange til vurderingen af risici, navnlig i tilfælde af naturkatastrofer som det islandske vulkanudbrud.

Kommissionen anbefaler endvidere udvikling af en fælleseuropæisk mobilitetsplan, som kan anvendes af medlemsstaterne i tilfælde af en pludselig krise. Den foreslår, at vi nedsætter en arbejdsgruppe, der kan vurdere situationen og komme med konkrete forslag til medlemslandene.

Kommissionen vil også vurdere muligheden for oprettelsen af en særlig fond til imødegåelse af sådanne kriser i fremtiden. Kommissionen vil se på, hvilke egnede tiltag der kan udvikles til at støtte en særlig ramt sektor, uden at det indebærer konkurrenceforvridning.

Jeg synes som udgangspunkt, det er fornuftigt af Kommissionen at foreslå, at vi nu på europæisk plan ser på, hvordan vi kan tage ved lære af denne krise. Hermed er vi bedre forberedte i tilfælde af lignende situationer i fremtiden.

Jeg vil derfor se frem til at få mere at vide om, hvilke redskaber Kommissionen finder frem til er de mest hensigtsmæssige.

I dansk sammenhæng kan jeg oplyse, at jeg som bekendt allerede den 19. april nedsatte en særlig task force med deltagelse af bl.a. luftfartserhvervet, rejsebranchen og luftfartsmyndighederne.

Den danske task force har fået til opgave at drøfte og vurdere følgende problemstillinger:

- a. Hvad kan der umiddelbart gøres for at lette situationen?
- b. Hvad gør man, hvis den alvorlige situation med asken fortsætter i længere tid?
- c. Hvordan kan man på længere sigt arbejde med rammevilkårene for dansk luftfart og den internationale tilgængelighed?

Den danske task force skal med andre ord arbejde med både de mere akutte problemer og de mere langsigtede udfordringer. Jeg ved, at arbejdet i task forcen er godt i gang, og det vil fortsætte, så længe der er behov.

Vender vi os herefter mod statsstøtteområdet, så peger Kommissionen på forskellige muligheder og problemstillinger. Man må dog sige, at deres udspil ikke på alle punkter er helt klart endnu. Det vil jeg vende tilbage til. Jeg vil gennemgå de enkelte temaer i forhold til statsstøttespørgsmålet i Kommissionens udspil.

Kommissionen peger på muligheden for, at medlemslandene og Eurocontrol allerede nu vurderer mulighederne for at udskyde luftfartsselskabernes betaling af de såkaldte en-route afgifter i en begrænset tidsperiode.

En-route afgifterne er som bekendt luftfartsselskabernes brugerbetaling for landenes levering af flyveledelse, når flyvemaskinerne passerer et lands luftrum.

Umiddelbart lyder det besnærende at udskyde luftfartsselskabernes en-route afgiftsbetalinger. Men der er nogle udfordringer i forslaget, som gør, at regeringen er skeptisk over for ideen – i hvert fald hvis Danmark står alene med at gennemføre forslaget.

Det er nemlig således, at i Danmark finansierer en-route afgifterne især Naviairs aktiviteter, men også Statens Luftfartsvæsen og DMI leverer ydelser, der finansieres af en-route afgifterne.

Finanskrisen og ikke mindst flyveforbuddet under vulkansagen har på kort sigt medført et indtægtstab for Naviair. Når flyselskaber ikke flyver, så betaler de ikke en-route afgifter.

Det forholder sig sådan, at en-route afgifterne i Danmark afkræves af alle fly, der overflyver Danmark – og dermed også mange andre landes fly. Det er faktisk sådan, at omkring 75 procent af det danske provenu kommer fra udenlandske selskaber. Derfor vil hovedparten af fordelene ved at udskyde disse afgifter i Danmark tilfalde udenlandske selskaber.

Derudover har Danmark i forvejen indført et system i 2009, som spreder udgifts-svingninger over 4-5 år for at lette luftfartserhvervet under den finansielle krise.

Det er derfor min opfattelse, at initiativet kun vil være hensigtsmæssigt at gennemføre, hvis det gennemføres koordineret på en ensartet måde i stort set alle lande i hele EU-området på en gang.

På dette punkt er det altså ikke nok med fælles rammer. Man må også på EU-plan være enige om, hvordan man konkret udnytter rammerne, for at det skal give mening.

Angående muligheden for lån og garantier anfører Kommissionen, at det er dens opfattelse, at medlemsstaterne hurtigt kan gennemføre tiltag til fordel for luftfartsindustrien, som ikke udgør statsstøtte, navnlig lån og garantier som tildeles på markedsvilkår.

Den generelle danske holdning til statsstøtte er jo velkendt. Det er ikke sundt. Den holdning havde den daværende danske regering i øvrigt også efter flyveforbuddet i forlængelse terrorhandlingerne den 11. september 2001.

På den anden side ved vi, at selskaber og virksomheder kan komme under et umiddelbart pres, når indtægtsstrømmene pludselig falder fuldstændig bort fra den ene dag til anden. Det kan også ramme virksomheder, der grundlæggende er sunde.

Mulighederne for tilførsel af likviditet kan være afgørende for, om en i øvrigt sund virksomhed overlever i en nødsituation.

Der er jo ingen tvivl om, at vi her taler om en ganske ekstraordinær og usædvanlig situation. Det tror jeg, vi alle kan se.

Jeg mener derfor, der er behov for, at vi hurtigt får kigget nærmere på, om der er grundlag for, at den danske stat stiller garantifaciliteter på markedsvilkår til rådighed, sådan som Kommissionen peger på. Vi har allerede sat arbejdet i gang i regeringen.

Jeg vender mig herefter til spørgsmålet om direkte økonomisk kompensation. Her går Kommissionen altså skridtet videre end førnævnte garantiordninger.

Kommissionen anfører, at den inden for rammerne af statsstøttereglerne vil se favorabelt på støttetiltag fra medlemsstaterne vedrørende kompensation af tabet i

virksomheder, der er direkte berørt af lukningen af det europæiske luftrum i de dage, hvor dette var tilfældet.

Kommissionen anfører i den forbindelse, at kompensationer alene kan gives for virksomhedernes nettotab, der er direkte knyttet til de ekstraordinære konsekvenser.

De tiltag, Kommissionen foreslår, ligner de tiltag, Kommissionen iværksatte efter terrorangrebet den 11. september 2001, hvor der blev givet mulighed for statsstøtte til de direkte, dokumenterbare nettoomkostninger i den periode, hvor det amerikanske luftrum var lukket.

Man skal altid være meget forsigtig med at give statsstøtte. Statsstøtte kan være med til at skabe uens konkurrencevilkår mellem medlemslandenes virksomheder – i dette tilfælde mellem medlemslandenes luftfartsselskaber.

Risikoen kan være, at der er lande i Europa, der måske har været knap så hårdt ramt af askekrisen, som alligevel benytter sig af muligheden for at give statsstøtte.

Derfor er det vigtigt, at der fra EU's side fastlægges ensartede regler og fælles kriterier for, hvordan en eventuel statsstøtte må ydes, med henblik at sikre lige vilkår for alle parter.

Jeg støtter, at Kommissionen arbejder videre med disse fælles kriterier. Noten fra Kommissionen er ikke helt klar på dette punkt.

Kommission lægger selv op til, at den kan forberede en meddelelse, som klarlægger de betingelser, der skal opfyldes for at kunne tilbyde statsstøtte, og at dette vil skulle drøftes med medlemslandene.

Det vil herefter være op til de enkelte medlemslande at sende eventuelle statsstøttetiltag til Kommissionens godkendelse, før de kan iværksættes.

Ét er, at EU-kommissionen giver lov til det. Noget andet er, om det er en god prioritering.

Som nævnt har regeringen iværksat et arbejde med at undersøge garantifaciliteter for erhvervet. Men spørgsmålet om direkte kompensation handler mere om de forskellige luftfartsselskaber konkurrencesituation i forhold til hinanden.

Den danske ageren vil således bl.a. afhænge af, om andre landes luftfartsselskaber i den kommende tid modtager kompensation for nettoudgifterne under lukning af luftrummet.

Vi må på rådsmødet i morgen lytte meget nøje til Kommissionens overvejelser – og ikke mindst høre hvad de øvrige EU-lande vælger at gøre, inden vi lægger os fast på, hvad vi gør.

**Pia Olsen Dyhr** tog udgangspunkt i, at transportministeren i relation til passagerrettighedsforordningen havde sagt, at man skulle se på erfaringerne, og at han havde forståelse for, at det var dyrt for flyselskaberne, og spurgte, om det betød, at den danske regering ville arbejde for en nedjustering af passa-

gerrettighedsforordningen og sige, at flyselskaberne ikke behøver give kompensation.

Hun spurgte, om man på rådsmødet ikke også skulle diskutere sanktionsmulighederne i forhold de flyselskaber, som ikke havde levet op til deres forpligtelse. I den forbindelse mente hun, SAS hørte til blandt duksene.

Hun ville gerne vide, hvad det betyder, når transportministeren siger, man vil fremme nye tilgange til vurdering af risici. Indebærer det, at Kommissionen mener, det skal være en politisk vurdering, hvornår man kan flyve, eller vil det stadig væk være op til eksperterne at vurdere, om det er sikkert at flyve i en askesky? I den forbindelse var hun en smule bekymret ved, at det er flyselskaberne selv, der laver test på, om det er farligt eller ej.

Hun spurgte, hvorfra pengene til en eventuel fond skal komme fra. Er det fra flyselskaberne selv, eller forestiller man sig, at Fællesskabet skal give penge til en sådan fond?

Med hensyn til statsstøtte forstod hun, at det ville være op til medlemslandene selv at melde ind. I den forbindelse pegede hun på, at erfaringerne fra den 11. september 2001 viste, at dette i høj grad kunne være konkurrenceforvridende, idet visse flyselskaber i Europa fik en enorm fordel. Hun ville gerne vide, om vi i Danmark f.eks. vil give statsstøtte til SAS men ikke til Cimber.

**Pia Adelsteen** syntes godt, man kunne tage passagerrettighederne op til drøftelse, men pegede på, at hvis man laver en fond, vil udgifterne i sidste instans blive væltet over på forbrugerne. Hun kunne også godt forestille sig, at det kunne give anledning til konkurrenceforvridning.

Hun havde for så vidt ingen problemer med statsstøtte i form af en låne- og garantiordning på markedsvilkår, idet hun var klar over, at nogle veldrevne virksomheder ville få et likviditetsproblem. Men når man taler om direkte kompensation for nettoudgifter, skal man være sikker på, at det sker over det hele, så der ikke kommer konkurrenceforvridning. I øvrigt mente hun, at når man har en virksomhed, må man være klar over, at der kan komme dårlige tider. I den forbindelse pegede hun på, at entreprenørbranchen har været hårdt ramt af, at det har været en så kold vinter, og spurgte, om regeringen også overvejer at give denne branche kompensation. Det er en hårfin balance, hvornår man skal give statsstøtte, for generelt er statsstøtte altså ikke godt, hvilket hun også fornemmede var transportministerens holdning.

**Transportministeren** sagde vedrørende passagerforordningen det samme, som han havde sagt på videokonferencen, at det ville være helt logisk at se på passagerrettighedsreglerne, når man kommer i en situation, som man ikke har oplevet tidligere. Man må se på, om passagerforordningen giver passagererne ro, så de kan tage forsinkelserne afslappet. Transportministeren pointerede, at han i forbindelse med passagerforordningen overhovedet ikke mente, man skulle gå ind og diskutere en forringelse for passagererne. De skal være sikre, når de flyver. Men man kan altid diskutere, hvordan ordningen skal skrues sammen i relation til luftfartsselskaberne. I den forbindelse må man huske på, at der gælder andre regler for luftfartsselskaber fra tredjelande,

hvilket kan være konkurrenceforvridende. Der lå intet i det, han sagde, om, at passagererne skal stilles dårligere, men det er ikke det samme som, at han ikke ville være villig til at kigge på forordningen og se, om EU skal bære noget af ansvaret.

Transportministeren ville passe på med at frikende nogle selskaber, idet han havde hørt, at mange passagerer havde været utilfredse. Han havde imidlertid ikke det tilstrækkelige talmateriale til at kunne bedømme, hvilke selskaber der ikke havde overholdt deres forpligtelser.

Transportministeren gjorde generelt opmærksom på, at når sagen kun var forelagt til orientering, hang det sammen med, at man ikke rigtig var klar over, hvad man skulle gøre, idet meget måtte afhænge af, hvordan stemningen var blandt de andre lande på rådsmødet. Kommissionen har blot meddelt, at den godt syntes, man kunne lave en midlertidig ordning med lån og garantier på markedsvilkår, hvilket man har gjort i andre situationer. Transportministeren var af den opfattelse, at man skal passe gevaldigt på. Diskussionen på rådsmødet vil nok i høj grad komme til at dreje sig om, hvorvidt der er tale om en force majeure situation, sådan som vi kender det i Danmark i forbindelse med stormflodskatastrofer. Men transportministeren ville ikke bevæge sig længere ind i den problematik, før han hørte, hvad de andre lande sagde på rådsmødet.

I svaret til Pia Olsen Dyhr vedrørende sanktionsmuligheder lovede transportministeren, at han på rådsmødet ville rejse spørgsmålet om, hvilke sanktionsmuligheder der er over for flyselskaber, som ikke har levet op til deres forpligtelser.

Med hensyn til nye regler for vurdering af risici havde transportministeren forstået det sådan, at når man laver testflyvninger med et fly, er det ikke flyselskabet alene, der vurderer resultatet. Han havde ikke tænkt sig, at man skulle lave om på procedurerne for, hvornår man finder det forsvarligt at flyve, og vidste, at SLV ser meget strengt herpå. Transportministeren mente dog, man måtte finde frem til et mere forfinedt system, således at man kunne flyve i nogle højder, men ikke i andre. Men han kunne ikke drømme om at gå på akkord med flysikkerheden.

Statsstøtte er altid noget indviklet noget at bevæge sig ind på, sagde transportministeren til Pia Olsen Dyhr. Han mindede om, at i 2001 var det lande som Tyskland, UK, Frankrig, Østrig og Irland, som ydede statsstøtte, mens den daværende danske regering ikke gjorde det. Han var klar over, at man ikke kan gøre noget, der er gratis. Nogen skal jo betale til en eventuel fond. I den forbindelse nævnte han, at forsikringsselskaberne betaler et vist kronebeløb pr. forsikring til dækning af stormflodsskader.

Med hensyn til statsstøtte sagde transportministeren – som han også havde sagt på videokonferencen – at han syntes, man skulle finde frem til et fælles system, således at det ikke blev op til det enkelte land, hvad der skulle ydes i statsstøtte. Bl.a. fordi det ville tage meget lang tid at afgøre sådanne ansøgninger fra enkelte lande.

**Pia Olsen Dyhr** nævnte, at i Danmark er det sådan, at hvis en passager er kommet i klemme, og vedkommende flyselskab ikke vil betale for hotelophold, hvis passageren f.eks. sidder fast i Bangkok, så kan passageren klage til rejsegarantifonden, men da det er et privat ankenævn, kan der gå voldsom lang tid, før der foreligger en afgørelse. Hun mente, at når man laver EU-regler på et område som dette, som pålægger flyselskaberne nogle forpligtelser, må der også være nogle sanktionsmuligheder på europæisk plan, hvis flyselskaberne ikke opfylder disse forpligtelser.

I anledning af transportministerens henvisning til, at der gælder andre regler for flyselskaber fra tredjelande, gjorde Pia Olsen Dyhr opmærksom på, at de europæiske flyselskaber er fritaget for afgifter, så hun mente, man skulle passe på med at sige, at det er synd for flyselskaberne.

Pia Olsen Dyhr spurgte igen, hvad regeringens holdning er til statsstøtte, idet hun pegede på, at Det Konservative Folkepartis trafikordfører havde sagt, at der ikke kunne blive tale om statsstøtte, men kun om en låne- og garantiordning. Tilsyneladende er transportministeren lidt mere blød i knæene. Men hvad er den danske regerings holdning?

Med hensyn til vurdering af risikoen mente Pia Olsen Dyhr, man havde en anden model i Storbritannien. Derfor spurgte hun, om man ikke kunne blive enige om en model for vurdering af risikoen ved en sådan askesky.

**Transportministeren** henviste til, at forordningen beskriver, hvem der skal betale for de merudgifter, der måtte være til hotelophold og fortæring, så længe passageren ikke kan komme hjem fra en lufthavn i udlandet. Han gjorde opmærksom på, at det er Økonomi- og Erhvervsministeriet, der har at gøre med rejsegarantifonden. Når han ikke svarede på spørgsmålet om sanktionsmuligheder, var det simpelt hen, fordi han ikke vidste det. Han ville på rådsmødet spørge, hvilke sanktionsmuligheder der er over for luftfartsselskaber, som ikke lever op til deres forpligtelser.

Transportministeren mente ikke, han havde sagt, at det var synd for luftfartsselskaberne. De skal selvfølgelig overholde passagerforordningen. Men når passagerforordningen nu pludselig får så store konsekvenser, må man se på, om det var det, man tænkte sig med forordningen.

Med hensyn til en garantiordning gentog transportministeren, at regeringen er gået i gang med at undersøge, hvad man kan gøre.

Med hensyn til statsstøtte ville transportministeren høre, hvad de andre lande sagde på rådsmødet. Hvis alle de andre lande går ind for statsstøtte, må vi forholde os til det. Hvis de går imod statsstøtte, er vi på samme linje, idet vi principielt er imod statsstøtte.

Transportministeren mente, risikovurderingerne er de samme i hele Europa, når det gælder passagerflyvning, mens der er forskellige vurderinger vedrørende svævefly. Vi følger de informationer, vi får fra London.