



FOLKETINGET

Europaudvalget

Referat af 30. europaudvalgsmøde

Dato: tirsdag den 28. april 2020
Tidspunkt: kl. 08.00
Sted: vær. 2-133 og via Teams

Til stede: Eva Kjer Hansen (V), formand, Lars Aslan Rasmussen (S), Anne Paulin (S), Tanja Larsson (S), Jens Rohde (RV), Halime Oguz (SF), Søren Søndergaard (EL), Victoria Velásquez (EL), Rasmus Nordqvist (UFG), Jan E. Jørgensen (V), Kim Valentin (V), Ulla Tørnæs (V), Morten Messerschmidt (DF), Katarina Ammitzbøll (KF) og Peter Seier Christensen (NB).

Desuden deltog: Klima-, energi- og forsyningsminister Dan Jørgensen og transportminister Benny Engelbrecht.

Punkt 1. Uformel videokonference for EU's energiministre den 28. april 2020: Beredskabssituationen i energisektoren og energisektorens rolle i genopretningen efter covid-19

– *Politisk drøftelse*

Formanden indledte med at bemærke, at udvalget ikke havde modtaget et samlenotat forud for forelæggelsen, fordi der ifølge regeringen havde været for lidt tid til at udarbejde et.

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Det kroatiske formandskab har indkaldt til et uformelt møde via videokonference umiddelbart efter udvalgsmødet her i dag. Der er to temaer på dagsordenen: beredskabssituationen i energisektoren under covid-19-pandemien og energisektorens rolle i genopretningen efter covid-19.

Jeg har stor forståelse for ønsket om en ministerforelæggelse, selv om det ikke er normalt forud for uformelle møder. Jeg synes også selv, at det giver rigtig god mening. Det manglende samlenotat skyldes dels, at vi blev enige om en forelæggelse så sent, dels at der ikke er tale om en helt almindelig rådsmødedagsorden, hvor almindelige spørgsmål bliver behandlet. Men hvis der opstår lignende situationer fremover, vil selvfølgelig se på, om vi kan gøre det på en måde, så alle er glade.

Beredskabssituationen i energisektoren under covid-19-pandemien

Covid-19 har mange implikationer for Danmark og Europa, men heldigvis har elforsyningen ikke været berørt. Den er fortsat stabil og god. Vores beredskaber for energi- og forsyningssektoren fungerer som planlagt. Det er dog samtidig vigtigt, at vi har fokus på, at der ikke op-

står mangel på reservedele til energiproduktion på grund af den nuværende situation. Jeg vil derfor på ministermødet opfordre til en fælleseuropæisk indsats, og jeg vil selvfølgelig være interesseret i at høre, om andre lande oplever udfordringer – eller kan komme til det, hvis situationen trækker ud.

Energisystemerne i EU-landene hænger i stigende grad sammen, hvorfor det er klart, at man i de enkelte lande – rent bortset fra det solidariske hensyn – er interesseret i, hvordan det går hos de andre.

Rasmus Nordqvist var med på, at dagens ministermøde var uformelt, men det ændrede ikke på, at der var vigtige punkter på dagsordenen. Derfor satte han pris på forelæggelsen.

Han henviste til, at Frankrig havde været optaget af, hvad dykket i priserne på fossil energi betød for den grønne omstilling, og om man kunne samtænke beskatning i den henseende. Hvordan forholdt man sig til det fra dansk side? Havde regeringen andre løsninger? Måske troede man, at det kun var lige nu og her, at olieprisen skræbde bunden, men det handlede også om at kigge længere frem.

Morten Messerschmidt mindede om den barokke situation med Tyskland, som blev ved med at brænde kul af og betalte for lukning af havvindmøllerne. Hermed risikerede man forsyningsknaphed fremover, for kul kan ligge på lager til dårlige tider, mens vinden bliver ved med at blæse. Kulafbrændingen var altså en ressource, der bare blev spildt. Ville regeringen rejse det problem over for Tyskland? Når nu emnet var på dagsordenen, var det oplagt at få samlet en kreds af lande, der kunne tage kvælertag på Tyskland.

Kim Valentin spurgte, om Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet havde regnet på, hvad det ville betyde for den grønne omstilling, hvis oliepriserne vedblev at være lave. Og hvis ikke, hvorfor?

NOT **Klima-, energi- og forsyningsministeren** svarede Rasmus Nordqvist, at han ville undersøge, hvad der fandtes af analyser. Han ville spørge Kommissionen skriftligt og dele svaret med udvalget. Redskaberne var i givet fald dels en revision af lovgivningen om EU's kvotehandelssystem (ETS), som situationen blot understregede behovet for; dels en revision af energibeskatningsdirektivet, som regeringen også ville støtte. Han havde ikke kendskab til aktuelle planer om en revision, men han ville følge op på det.

Ministeren kunne ikke love Morten Messerschmidt, at han ville rejse spørgsmålet om en omlægning af den tyske energiinfrastruktur på dagens møde, for det var ikke et møde af konfrontatorisk art. Der ville nok være en alvorstung stemning præget af solidaritet og vilje til gensidig hjælp under covid-19-krisen. Han var dog opmærksom på problemet og arbejdede løbende for at få Tyskland til at foretage en omlægning.

På Kim Valentins spørgsmål svarede han, at der ikke forelå grundige beregninger af, hvad faldet i priserne på de fossile brændstoffer ville betyde for den grønne omstilling. Det ville kræve komplekse studier. Men han ville gerne oversende et notat dels med prognoser fra den internationale presse, dels med et par analytiske og kvalitative betragtninger. Med de optimistiske briller på kunne man forudse, at faldet i priserne kunne føre til et fald i produktionen. På den anden side ville det nok også betyde, at flere ville blive ved med at brænde fossile brændstoffer. Der var blandt verdens energiministre stor bekymring for prisfaldets betydning for den grønne omstilling, og her var tale om en ændring, for sådan ville det ikke have været for bare få år siden, hvor mange i stedet ville have brugt det som argument imod lande som Danmark, som mener, at den grønne omstilling skal fylde meget.

Rasmus Nordqvist glædede sig over, at faldet i energipriserne blev taget alvorligt i lyset af den grønne omstilling. Det burde være åbenlyst, at det var uhensigtsmæssigt at blive ved med at investere i udvinding af fossil energi og at lave nye udbudsrunder.

Morten Messerschmidt indvendte, at spørgsmålet om Tysklands energiinfrastruktur netop hørte til på et møde om energiforsyningsikkerhed. Tysklands opførsel var utilstedelig, for landet satte sig altid op på den høje hest, når det handlede om fri bevægelighed for varer, men ville samtidig ikke acceptere fri bevægelighed for energi. Dermed spillede landet hasard med en masse private og offentlige investeringer, Danmark havde foretaget. Det handlede om at sikre, at ressourcerne fremover blev brugt den på den bedst mulige måde.

Han anmodede ministeren om i sine oversendelser at inkludere forventninger til olieprisernes niveau fremover, gerne helt frem til 2048.

Morten Messerschmidt var ikke modstander af en revision af ETS, for der var helt klart ubalancer og skavanker. Men det ville ikke give mening, hvis revisionen kom til at ramme danske CO₂-syndere, for selv den største CO₂-synder i Danmark var blandt de bedste helgener, man kunne finde på kloden. Regeringen måtte skele til dansk konkurrenceevne og understøtte danske virksomheder som Aalborg Portland og luffarten, hvis udledning af CO₂ foregik på den mest energieffektive måde.

Jens Rohde spurgte, hvilke greb regeringen forestillede sig der skulle til, for at ETS kom til at virke.

Kim Valentin var overrasket over, at ministeriet ikke allerede havde beregninger på, hvad priserne på fossil energi ville betyde for den grønne omstilling. Han opfordrede til, at ministeriet selv foretog beregninger frem for at finde dem tilfældige steder, hvor forudsætningerne ikke var kendt.

Han påpegede, at det ville indgå i virksomhedernes beregninger verden over, om produktionsomkostningen på fossile brændstoffer falder, og at i sagens natur er interesserede i, hvor de kan få flest penge tilbage. Der var dermed risiko for, at man i Danmark kunne hive sin 70 pro-

centsmålsætning frem, mens resten af verden kørte videre med lave produktionsomkostninger på fossile brændstoffer. Konsekvensen ville så blive, at danske virksomheder ikke kunne konkurrere på udenlandske markeder. Det var væsentligt at have beregningerne på plads forud for de hjemlige forhandlinger om indretningen af et afgiftssystem og subsidier for de danske virksomheder.

NOT **Klima-, energi- og forsyningsministeren** var ikke uenig med Kim Valentin, men han ville lyve, hvis han gav indtryk af, at man kunne foretage præcise og valide beregninger allerede, for problematikken var endnu for kompleks. Han opfordrede Kim Valentin til at sende et par spørgsmål skriftligt. Men han ville selv sørge for at oversende et notat, der beskrev usikkerhederne og de tendenser, man trods alt kunne se konturerne af.

Om ETS sagde ministeren, at systemet heldigvis havde udviklet sig fra et i begyndelsen dysfunktionelt og kontraproduktivt system, og priserne var begyndt at fluktuere på en mere hensigtsmæssig måde, som både medførte, at udledningen af CO₂ blev reduceret, og belønnede dem, der var bedre til at omstille hurtigere. Systemet var dog ikke perfekt. Regeringen havde en udogmatisk holdning til revisionens art, men fandt det vigtigt, at enhver løsning blev analyseret grundigt, for djævelen kan ligge i detaljen.

Jens Rohde fandt Kim Valentins spørgsmål relevant, men mente, at det endnu var umuligt at regne på konsekvenserne, fordi markedet bevægede sig så meget op og ned. Niveauet var nødt til at blive stabilt først. Men hvis ETS ikke blev revideret, så den grønne omstilling ud til at blive dyrere, hvis kul og olie blev billigere. Hvordan hang det sammen med regeringens politik om MFF'en? Den ville jo med djævelens vold og magt blive på 1 pct. af BNI, men hvor skulle pengene til den grønne omstilling så komme fra? Det var ikke realistisk at hente det hele ved en nedskæring af midler til landbrug og strukturfonde. De var netop vanskelige at skære ned på nu, fordi det var dem, mange af de lande der var i krise, skulle overleve på – ikke mindst, hvis man ikke ville hæve budgettet. Foregik der diskussioner internt i regeringen om at fravige den dogmatiske politik om 1 pct.?

Klima-, energi- og forsyningsministeren svarede benægtende. Regeringens holdning var fortsat, at man ikke gjorde EU nogen tjeneste ved bare at skrue op for budgettet. Det handlede om at bruge pengene mere fornuftigt og effektivt. Hvordan forhandlingerne om MFF'en kom til at spille sammen med genopretningen, ville man se på, når Kommissionen fremlagde sit forslag senest ugen efter. De foreløbige signaler fra Kommissionen var positive set fra dansk side.

Jens Rohde bad om mere konkrete bud på, hvordan regeringen så havde tænkt sig, at landbrugspolitikken kunne gøres grønnere, og hvordan udnyttelsen af landbrugsstøtten kunne betinges af grønne initiativer. Man skulle passe på ikke bare at slynge om sig med bullshitbegreber som bedre og grønnere uden at være konkret.

Ministeren nævnte bruttoarealmodellen som eksempel på et af de store virkemidler. Man kunne bruge EU-midler på en anden måde, når det handler om at udtage jord. Inden for hans eget ressort handlede det om at skruer op for strukturprogrammer og fonde, som står for grønne investeringer: Innovationsfonden, Connecting Europe-faciliteten og den kommende just transition-fond.

Jens Rohde fandt det tydeligt, at regeringen ikke havde en horisontal tilgang, og det var vel ellers meningen med et klimaministerium at få samlet de grønne tiltag. Ellers kom man bare til at æde den landbrugspolitik, de store lande kunne blive enige med hinanden om, og så fik man penge til skolemælk for at understøtte mælkeproducenterne og lignende. Han efterlyste en samlet EU-strategi, selv om det ganske vist ikke var emnet for dagens ministermøde.

Formanden gav Jens Rohde ret i behovet for at drøfte en horisontal tilgang. Det havde udvalget udtrykt gennem de sidste måneder ved forelæggelser, der havde med MFF'en at gøre. Her havde udvalget oplevet, at ministrene henviste til hinanden, og der havde været mange holmgange om det. Men med den kommende tids drøftelser om ændringer af MFF'en blev der mulighed for igen at efterlyse en koordinering på tværs. Ministeren nævnte, at pengene kunne anvendes mere fornuftigt, men det var svært at få klarhed over, hvilke penge regeringen specifikt tænkte på.

Klima-, energi- og forsyningsministeren udtrykte forståelse for behovet for at sikre en horisontal tilgang. Kommissionens næstformand, Frans Timmermans, kæmpede en brav kamp for, at den nye green deal netop fik en horisontal tilgang. Hvis det lykkedes, ville det blive den første af sin art på det grønne område i EU's historie. Regeringen ville gøre sit til, at udvalget følte sig ordentligt klædt på til diskussioner om det.

Energisektorens rolle i genopretningen efter covid-19-pandemien

Klima-, energi- og forsyningsministeren: Energisektorens rolle i genopretningen er også et vigtigt emne. Vi ved, at covid-19-krisen kommer til at få store økonomiske implikationer på europæisk niveau. Vi støtter derfor, at Kommissionen kommer med en genopretningsplan for EU. Der er et stort behov herfor.

Det er dog samtidig vigtigt, at genopretningsplanerne sikrer, at EU ikke går i den forkerte retning, men fokuserer på tiltag, der kan fungere som en katalysator for vækst. Her spiller den grønne omstilling en stor rolle. Vi skal sikre, at EU's genopretningsplan understøtter den grønne omstilling, og at den europæiske green deal vedbliver at være en central prioritet.

Green deal er netop en vækststrategi, som vil stimulere økonomien og skabe beskæftigelse. Jeg har derfor taget initiativ til en fælles støtteudtalelse om, at green deal skal udgøre en central del af EU's økonomiske genopretning. Udtalelsen opfordrer til, at vi skal fastholde tidsplanen for forøgelsen af EU's klimamål, selv om COP26 er udskudt. Og at vi skal fastholde og endda styrke EU's klimaregulering – frem for at svække den, som nogle har talt for. Udtalelsen

har heldigvis fået støtte: Således har 17 andre EU-lande nu skrevet under på den. Det er et positivt, stærkt og vigtigt signal, at så mange bakker op.

I fredags var jeg desuden sammen med direktøren for det Internationale Energiagentur (IEA), Fatih Birol, vært for et virtuelt topmøde, hvor vi samlede nationale regeringer samt ledere af internationale organisationer, virksomheder og fagforbund for at drøfte vigtigheden af grøn genopretning i lyset af coronakrisen. Fra Kommissionen deltog næstformand Frans Timmermans og energikommissær Kadri Simson. På mødet var der en stærk opbakning til fortsat at investere i grøn omstilling og at fortsætte arbejdet internationalt både i IEA, FN og EU. Der er i øvrigt interesse for at fortsætte samarbejdet i den kreds af deltagere, og der vil blive indkaldt til flere møder løbende.

På det uformelle møde senere i dag vil der alene være tale om en bred uformel drøftelse, uden at der skal træffes beslutninger. Jeg vil på mødet fremhæve vigtigheden af den grønne omstilling og af, at energisektoren spiller en stor rolle i den forbindelse. Indsatser for grøn energi kan skabe job på kort sigt og omstille den europæiske økonomi i en mere bæredygtig og konkurrencedygtig retning, samtidig med at vi reducerer udledningerne.

Vi har fra dansk side udarbejdet et indspil til Kommissionen om, hvad vi gerne ser kommer med i genopretningsplanen. Vi peger i indspillet på en række mulige tiltag på energiområdet: Vi ser bl.a. et behov for at fremme investeringer, der på kort sigt og med hjælp fra de eksisterende EU-programmer og -fonde kan stimulere aktiviteten i sektoren. Vi ser også et behov for at udvikle infrastrukturen med henblik på at sikre, at den vedvarende energi flyder frit gennem EU's energisystemer. Derfor skal vi sikre, at produktionen af vedvarende energi fremmes, og at ikke mindst havvindprojekter søsættes. Endelig er der behov for at sætte mere fokus på elektrificering; på kort sigt kan det være elektrificering af opvarmning og persontransport, mens der på længere sigt som supplement til investeringer i eltransmission og havvind er behov for investere i power-to-X-teknologi, som kan bringe elmarkedet, gasmarkedet og flydende brændstoffer sammen til gavn for den grønne omstilling.

Jeg kan i dag desværre endnu ikke gå i detaljer med, hvad EU's kommende genopretningsplan kommer til at indeholde i forhold til den grønne omstilling. Den bliver muligvis fremlagt på onsdag, men måske først i næste uge. Vi vil eventuelt kunne drøfte dette mere indgående, næste gang jeg forelægger sager for udvalget.

Rasmus Nordqvist roste ministerens initiativ til et brev og glædede sig over, at så mange lande støttede det. Men gjorde regeringen noget for at få flere lande med? Var den i kontakt med nogle af dem, der ikke havde skrevet under endnu? Jo flere lande, der bakkede op, desto stærkere et mandat ville Kommissionen stå med. Det var vigtigt, at Rådets mandat til Kommissionen ikke blev af den vaklende karakter, man havde set før.

Klima-, energi- og forsyningsministeren svarede, at han ikke forventede, at flere end de 17 lande ville skrive under, selv om han selvfølgelig vedblev at argumentere for det. Den store

knast var den konkrete formulering om 2030-målet, for de andre formuleringer – hvor vigtige de end var – var trods alt så brede, så de kunne fortolkes på forskellige måder. Han tilføjede dog, at de 17 lande tilsammen repræsenterede hen ved 80 pct. af EU's befolkning. Uden at citere nogen direkte kunne han nok også godt nævne, at de relevante kommissærer ikke var helt utilfredse med graden af opbakning.

Rasmus Nordqvist var alligevel lidt bekymret over, at kun 17 lande var med, for det var vigtigt, at genopretningen ikke antog karakter af et kludetæppe. Alle måtte forstå, at genopretningen også handlede om grøn omstilling, så Kommissionen kunne tage de nødvendige skridt. Man måtte sørge for at føre en dialog med de lande, der ikke havde skrevet under, også bilateralt.

Klima-, energi- og forsyningsministeren ville presse på for at få flere lande med, men det var en balancegang. Man kunne med lethed have fået alle lande til at skrive under på et tandløst brev. Det foreliggende brev var derimod ambitiøst. Han ville i øvrigt tilføje, at han ikke alene som initiativtager og pennefører ville have kunnet få 17 lande med. Det havde ikke været muligt uden alliancer og tungere landes indsats. Men han var optimist, for der syntes under covid-19-krisen at være international forståelse af, at man ikke skulle gentage fejlene fra finanskrisen, hvor man brugte genopretningen på at investere i gammeldags teknologier og fossil energi.

Der skulle nok komme massive slagsmål, når man skulle til at sætte tal på, hvad det betød for green deal. Regeringen ville argumentere for en europæisk klimalov så hurtigt som muligt, og nogle lande ville sikkert omvendt argumentere for, at en situation med pressede økonomier ikke kaldte på flere restriktioner og ambitiøse mål. Tilsvarende talte nogle lande for, at udskydelsen af COP26 også kom til at medføre en udskydelse af EU's tilsagn om nye udledningsmål. Regeringen mente, at 2030-målet for EU burde hæves fra 40 pct. til mindst 55 pct., og det havde en stor gruppe ligesindede lande bakket op om, men tilgangen var under pres, heldigvis kun fra ganske få lande, men også fra visse industrielle røster i den europæiske offentlige debat.

Formanden rundede af ved på udvalgets vegne at udtrykke ønske om at komme tilbage til normale tilstande med samlenotater, så medlemmerne kunne forberede sig til drøftelserne med ministrene.

**Punkt 2. Uformel videokonference for EU's transportministre den 29. april 2020:
Drøftelse af evt. yderligere tiltag for at afbøde konsekvenserne samt mulige tiltag ved en
evt. genåbning**

– *Politisk drøftelse*

Formanden indledte med at bemærke, at udvalget ikke havde modtaget et samlenotat forud for forelæggelsen, fordi der ifølge regeringen havde været for lidt tid til at udarbejde et.

Transportministeren: Vi bestræber os naturligvis på at udarbejde samlenotater, men det kroatiske formandskab har indkaldt til videokonferencen med meget kort varsel. Jeg vil sige tak for den fleksibilitet, udvalget har udvist.

Jeg vil i dag dels orientere om, hvad der skal foregå på konferencen, dels om de tiltag, vi har iværksat siden coronakrisens begyndelse. Der blev afholdt en tilsvarende videokonference i midten af marts, hvor der navnlig var fokus på medlemslandenes tiltag for at sikre forsynings-sikkerhed. Her talte medlemslandene bl.a. om en koordineret tilgang til de såkaldte green lanes, der skal sikre, at godstransporter, bl.a. mad og medicin lettere kan komme over grænserne, selv om der i stigende grad er indført indrejseforbud for personer.

Formandskabet har lagt op til, at medlemslandene på videokonferencen i morgen skal drøfte implementering af tiltag, behov for yderligere hastetiltag og mulighederne for at løse op for tiltagene igen. Det gælder både for luftfartsområdet, vejområdet, baneområdet og det maritime område.

Herudover har nogle medlemsstater foreslået en midlertidig ændring af flypassagerrettighedsforordningen, som vil gøre det muligt for luftfartsselskaberne at refundere billetprisen i form af en voucher i stedet for en kontant refusion. Det forslag forventer jeg også drøftet på videokonferencen, selv om på det ikke er på dagsordenen som et formelt punkt.

Jeg vil nu gennemgå de tiltag, vi har foretaget på transportområdet for at sikre, at der stadig er den nødvendige forsynings-sikkerhed, uden at det medfører unødvendig smitterisiko:

Da der i marts blev indført indrejseforbud for personer uden et anerkendelsesværdigt formål i Danmark, havde det selvfølgelig en væsentlig betydning for transportsektoren, både på veje, i luften og i havnene. For at sikre en fortsat tilgang af varer, f.eks. mad og medicin, blev både fragtflyvninger og godstransport på veje og i havne undtaget fra indrejseforbuddet. Herudover oprettede vi såkaldte green lanes for godstransporter, så vi var sikre på, at de hurtigt kunne komme over grænsen uden om de forventede køer til check af indrejse for personer.

Ser vi på de økonomiske tiltag, har regeringen – ud over de generelle hjælpepakker – på luftfartsområdet bl.a. stillet en garanti til SAS på 1,5 mia. svenske kr. Sverige har stillet den samme garanti. Norge har stillet en lignende garanti til SAS, Norwegian og Widerøe. Der stilles

dog økonomiske krav i den norske garanti, modsat hvad der er tilfældet for den svenske og den danske.

Herudover har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Naviair udskudt betalingsfristen for en række afgifter og gebyrer. Det skal afhjælpe luftfartens aktuelle likviditetsudfordringer.

I den kollektive trafik – herunder på færge- og jernbaneområdet – er der sket et væsentligt fald i billetindtægterne på grund af faldet i anvendelsen af disse transportformer under krisen. Det undersøges i øjeblikket, om der er behov for kompensationsordninger, herunder hvilke muligheder der er for statsstøtte.

Ud over hjælpepakker har regeringen især på vejgodsområdet undtaget fra både EU og national lovgivning. Vi har bl.a. undtaget chauffører fra reglen om afholdelse af det regulære ugentlige hvil i køre- og hviletidsforordningen. Herudover har vi foretaget en midlertidig forlængelse af uddannelsesbeviser for chauffører, som udfører godskørsel til Danmark. Baggrunden herfor er, at skoler og uddannelsessteder har været lukket under krisen, hvorfor chaufførerne ikke har haft mulighed for at forny uddannelsesbeviser og certifikater, som er udløbet.

Vi har også foretaget lempelser af de nationale regler for at sikre forsyningen af varer til butikker. Vi har midlertidigt dispenseret fra reglen om, at virksomheder kun må benytte sig af egne chauffører samt midlertidigt suspenderet reglen om varebilschaufførers kvalifikationer og uddannelse.

Regeringen har også iværksat tiltag på havneområdet: Vi har indført et generelt forbud mod landgang for krydstogtskibe under coronakrisen. Forbuddet skal være med til at sikre, at der ikke foregår smittespredning mellem besætningen på et stort skib og personer på landjorden. Besætningen på krydstogtskibe kan derfor ikke gå fra borde, med mindre Epidemikommisjonen giver tilladelse til landgang.

EU har også indført tiltag, som skal gøre det lettere for selskaberne at komme igennem krisen. På luftfartsområdet har Kommissionen vedtaget en suspendering af de regler i slotsforordningen, som fastslår, at et slot skal benyttes mindst 80 pct. af tiden, før et luftfartsselskab kan få samme slot næste år. Det skal forhindre, at selskaberne lader tomme fly flyve rundt for at beholde start- og landingstilladelserne til næste år.

På baneområdet er der ikke for øjeblikket restriktioner eller akutte problemer i tilknytning til banegods og transport af varer på jernbaner. Der har ikke været ekstraordinære forsinkelser i grænsekrydsende jernbanetrafik. Der foregår dog i øjeblikket et væsentligt europæisk samarbejde for at sikre godsflow og håndtering af eventuelle udfordringer på jernbanen.

Det er væsentligt, at vi i disse tider holder hinanden orienteret om udviklingen. I de løbet af de seneste 5-6 uger har jeg derfor holdt møder med transportordførerne 1-2 gange om ugen for at sikre løbende orientering om situationen.

Det var en gennemgang af de tiltag, som vi har foretaget siden coronakrisens start for at lette byrderne for erhvervslivet. På selve konferencen vil jeg især fremhæve følgende:

På luftfartsområdet vil jeg nævne, at de nuværende indrejserestriktioner, herunder de danske, medvirker til at begrænse luftfarten. Restriktionerne har dog samtidig bidraget til at begrænse risikoen for smittespredning, og de vurderes fortsat nødvendige. Når det ud fra et sundhedsmæssigt hensyn bliver muligt at genåbne luftfarten, kan det vise mig nødvendigt at understøtte den for at få etableret flyruter, som er vigtige for Danmark og dansk økonomi.

Som nævnt skal vi på videokonferencen også drøfte et forslag om en midlertidig ændring af flypassagerrettighedsforordningen, så billetprisen kan refunderes i form af en voucher i stedet for kontant. Jeg har nogle bekymringer ved det forslag, som umiddelbart placerer et stort ansvar hos forbrugerne. Forslaget kan påvirke borgernes tillid til luftfartssektoren; måske vil man som forbruger vente med – eller måske helt undlade – at købe en flybillet, hvis der er mulighed for, at flyafgangen bliver aflyst, og at man risikerer at have sine penge bundet i 12 måneder. Jeg kan derfor ikke støtte forslaget på nuværende tidspunkt.

På vejområdet er der fortsat visse udfordringer med at sikre kontinuerlig og upåvirket gods-transport over grænserne. Kommissionen har fremsat en meddelelse om implementering af de såkaldte green lanes, som skal smidiggøre godstrafikken. Det er i den forbindelse vigtigt for mig at fremhæve, at trafikken forløber, som den skal ved den dansk-tyske grænse, og at vi ikke vil imødekomme Kommissionens henstilling om, at forbuddet mod hvil i førerhuset skal ophæves.

En anden udfordring vedrører, hvorvidt udløbne chaufførbeviser og certifikater vil blive anerkendt på tværs af EU. Kommissionen har lagt op til at fremsætte et forslag, som adresserer problemstillingen, hvilket jeg vil hilse velkomment på videokonferencen.

På baneområdet vil jeg fremhæve, at en fri bevægelighed er vigtig for vedligeholdelse og fornyelse af jernbanen. Hvis vedligeholdelsen ikke kan opretholdes, vil det svække Danmarks evner til at fragte passagerer og gods på banen.

Jeg vil også nævne, at vi har en åben tilgang til at vise fleksibilitet i spørgsmålet om statsstøttere regler for at sikre en fortsat drift af vores færger og tog.

Rasmus Nordqvist bakkede op om regeringens holdning om at beskytte passagerrettighederne på flyområdet. Det kunne svække forbrugernes tillid, hvis der blev pillet ved de rettigheder, netop fordi det offentlige kendskab til dem var begyndt at konsolidere sig.

Han bad ministeren om at få uddybet, hvordan det kunne blive nødvendigt at understøtte luftfartsselskaberne økonomisk for at fastholde flyruter, der var vigtige for dansk økonomi. Hvilke ruter drejede det sig om? Man skulle være varsom med at understøtte luftfartsselskaberne, så

længe der ikke fulgte krav med til dem. Branchen havde i den grad et klimaefterslæb, der burde tænkes ind i enhver hjælp og genopretning.

Han spurgte desuden, om ikke den offentlige transportsektor var presset på grund af faldende billetindtægter. Hvad ville ministeren i givet fald gøre ved det, og vidste han, om der var lignende problemer i andre lande?

Endelig opfordrede han ministeren til, at folk, der bor i Europas grænseområderne, fik mulighed for at krydse dem – en slags green lane for udvalgte borgere.

Jan E. Jørgensen opfordrede til, at regeringen ikke bare hældte forslaget om vouchere ned ad brættet med det samme. Kunne de trods alt ikke være en acceptabel kompensationsmulighed, hvis de fik længere løbetid? Mange forbrugere havde ikke mulighed for at tage på samme udlandsrejser som dem, der er blevet aflyst, allerede i 2020 – men kunne måske tænke sig at gøre det i 2021. Dermed kunne flyselskaberne kunne beholde noget likviditet, uden at forbrugernes rettigheder blev alvorligt svækket.

Desuden henviste han til ministerens bemærkning om, at de danske grænselukninger havde været med til at begrænse risikoen for smittespredning. Var det ikke korrekt forstået, at regeringens beslutning om at lukke grænserne var foretaget uden sundhedsmyndighedernes anbefaling? Så hvordan kunne ministeren vide det?

Jens Rohde mente, at der gik lidt vel meget hestevogn, vandgrød og sivsko i Rasmus Nordqvists bemærkninger om passagerrettigheder. Der var trods alt tale om en ekstraordinær situation. Europa var ikke belastet af for høj mobilitet i forvejen, og man skulle også være opmærksom på, hvilke beskæftigelsesmæssige konsekvenser en lavere mobilitet ville få. Rohde var enig med Jan E. Jørgensen i, at vouchere ikke skulle udløbe efter kort tid, men at forbrugeren efter en periode på måske 1 år kunne få udbetalt sine penge, hvis voucheren ikke blev benyttet. Han så desuden gerne, at hastelovgivningen også tog hensyn til rejseselskaberne – ikke kun flyselskaberne. Udbydere af pakkerejser stod til et dobbelt hul i kassen, hvor både hoteller og forbrugere skulle have deres penge tilbage. Det kunne i sidste ende betyde færre udbydere med højere priser for rejser til følge. Han tilsluttede sig således Jan E. Jørgensens bekymring over regeringens afvisning af vouchere.

Transportministeren mindede om, at han havde afholdt drøftelser med partiernes transportordførere løbende uden at have mødt andet end opbakning til den forsigtige linje. Man måtte endvidere antage, at der i Europa-Parlamentet ville være en vis modstand mod et sådant forslag. I øvrigt havde SAS udsendt dystre prognoser, der viste, at man først forventede normaltilstanden tilbage i 2022. De pågældende vouchers kunne derfor komme til at gælde i meget lang tid.

Over for Jens Rohde udtrykte han enighed om, at der ville komme markante ændringer i sammensætningen af selskaber, udbydere og prissætninger. I begyndelsen ville ruterne blive

færre og dyrere end før. Det var derfor ikke sikkert, at man ville kunne bruge værdien af en voucher i forholdet 1:1 i den forstand, at man ville kunne komme på den rejse, man oprindeligt havde planlagt.

Det var for tidligt at sige, hvordan man ville kunne støtte en genetablering af centrale flyruter. Han ville heller ikke pege på, hvilke ruter der var mest centrale, men man skulle i høj grad skele til det erhvervslivets behov for forretningsrejser, som eksporten er afhængig af på kort sigt, f.eks. som når serviceteknikere skulle besigtige central energiinfrastruktur som vindmølleparker. Sådanne rejser kunne blive dyre, men det kan blive endnu dyrere, hvis en vindmøllepark står stille.

På spørgsmålet om den offentlige transportsektor svarede han, at man andre steder i Europa havde udfordringer lig de danske. Men i Frankrig havde den kollektive trafik f.eks. været lagt helt på is, og der planlagde man nu at åbne forsigtigt. I Danmark havde folk stadig haft mulighed for at komme til og fra arbejde.

Det var noget paradoksalt, at han som transportminister måtte kalde det en succes, at der kun havde været meget få passagerer med den kollektive transport i den forgange halvanden måned. Det havde forhindret yderligere smittespredning, at borgerne havde fulgt retningslinjerne, og at den kollektive trafik havde været med til at forhindre sammenstimling af passagerer. Regeringen var dog samtidig opmærksom på omkostningerne ved det enorme fald i antallet af passagerer. Der var tale om en 80-90 procents nedgang i billetindtægter. Regeringen var indstillet på konstruktiv dialog med Kommunernes Landsforening og Danske Regioner om håndteringen herom. Transportministeriet var herudover blevet kontaktet af selskaberne bag de øvrige transportformer. Også dette var partiernes fagordførere blevet løbende orienteret om.

Spørgsmålet om grænsegængere i Europa hørte ikke til hans ressort, om end han havde rost myndighederne ved den dansk-tyske grænse for deres smidige håndtering. Ifølge de oplysninger, han havde fået, var der ikke problemer med gods- eller persontransport ved den dansk-tyske grænse, men regeringen fulgte udviklingen i det øvrige Europa, og han holdt sig orienteret om, hvilke grænseovergange i Europa der opstod forsinkelser ved. Den danske var heldigvis altid grøn.

Svaret til Jan E. Jørgensen lød, at det var vigtigt at sikre forbrugernes tilliden til flybranchen, så der også bliver solgt rejser, når luftfarten vender tilbage til normale tilstande. Hvis folk begynder først at købe rejser i sidste øjeblik, kunne genopretningen af flysektoren blive vanskelig. I øvrigt kunne udstedelsen af en voucher medføre, at det kunne blive vanskeligt at få pengene udbetalt, hvis det viser sig, at der alligevel ikke går et fly på det pågældende tidspunkt. Vouchers kunne således blive en meget kortvarig gevinst for branchen. Men forslaget skulle naturligvis gennemgås i dybden, og han havde drøftet bekymringerne med sin hollandske kollega, Cora van Nieuwenhuizen, der havde bragt ideen på bane. Hun udviste forståelse for, at der kunne være en række undtagelser, man var nødt til at tage højde for – f.eks. virksomheder,

der hang i med det yderste af neglene, og som havde bestilt rejser, de ikke kunne få refunderet, som netop gjorde, at de ikke kunne overleve.

Om baggrunden for lukningen af grænserne sagde han, at et stort antal lande havde besluttet at lukke for indreisen nogle ud fra myndighedsvurderinger, andre ud fra politiske vurderinger. Det stod ret tydeligt i den offentlige debat, hvad der var tilfældet i Danmark. Hvis Jan E. Jørgensen mente, at der skulle træffes en anden beslutning, ville ministeren opfordre ham til at få dem med i de forhandlinger, der foregik i Statsministeriet om genåbning.

Til Jens Rohde sagde han, at pakkerejser og rejseselskaber var erhvervsministerens ressort.

Søren Søndergaard støttede regeringens holdning til vouchere som compensation. Ministeren havde givet gode argumenter imod dem. Det forhindrede dog ikke, at luftfartsselskaberne kunne tilbyde at udstede vouchere, som f.eks. bevarede deres faktiske værdi ved at gå på en destination og ikke et beløb. Så var det forbrugernes frie valg at vælge dem til eller fra, og det støttede Enhedslisten.

Han mindede Jens Rohde om, at det grønne alternativ til flyrejser ikke nødvendigvis var hestevogne og sivsko. Det kunne også være højhastighedstog. Dem burde man satse meget mere på. Han håbede, at ministeren ville benytte også de uformelle videokonferencer til at indlede en diskussion om en forbedring af den europæiske infrastruktur, som var totalt underudviklet. Det tog f.eks. absurd lang tid at køre med tog fra København til Bruxelles.

Jan E. Jørgensen præciserede, at han blot opfordrede ministeren til med et åbent sind at undersøge, om voucherordningen kunne skrues sådan sammen, at vouchere kunne få en længere løbetid og dermed sikre luftfartsselskabernes likviditet. Han spurgte, om der skulle gives mandat i sagen.

Han ville ikke anfægte regeringens beslutning om at lukke grænserne, men ville blot være sikker på, at medlemmerne af Folketinget fik korrekte oplysninger, og at formodninger ikke blev fremstillet som fakta. Man kan sagtens træffe beslutninger ud fra et forsigtighedsprincip, der ikke hviler på myndighedsanbefalinger, men så skal man ikke sige det modsatte. Nu sagde ministeren, at grænselukningen havde medvirket til at forhindre smittespredning. Men hvor var dokumentationen for det?

Transportministeren bekræftede Søren Søndergaards udsagn om, at luftfarten sagtens kunne tilbyde en voucher under de gældende betingelser – forskellen gik på, at det var op til forbrugerne i givet fald at acceptere dem.

Om jernbaneinfrastruktur oplyste han, at der var indledt et samarbejde mellem Sverige, Danmark, Tyskland og Belgien om understøttelse af nattog på tværs af de europæiske lande. Og så den faste forbindelse over Femern Bælt ville medføre en styrkelse af europæisk infrastruktur og grønne transporter på tværs af de europæiske lande.

For en god ordens skyld præciserede han over for Jan E. Jørgensen, at den hollandske idé om vouchers ikke var fremsat som forslag, selv om Holland forsøgte at få opbakning til det. Han ville naturligvis vende tilbage med et forhandlingsoplæg og et samlenotat, hvis Kommissionen endte med at fremsætte forslag om det. Men som nævnt ville der nok være modstand i Europa-Parlamentet.

På spørgsmålet om baggrunden for grænselukning sagde han, at embedsværket havde vurderet, at lukningen havde bidraget til at mindske risikoen for smittespredning.

Mødet sluttede kl. 9.35.