



## FOLKETINGET

### Europaudvalget

Referat af 32. europaudvalgsmøde

**Dato:** torsdag den 7. maj 2020

**Tidspunkt:** Kl. 09.00

**Sted:** vær. 1-133

**Til stede:** Eva Kjer Hansen (V), formand, Lars Aslan Rasmussen (S), Jens Rohde (RV), Halime Oguz (SF), Søren Søndergaard (EL), Rasmus Nordqvist (UFG), Jan E. Jørgensen (V), Kim Valentin (V), Morten Messerschmidt (DF) og Peter Seier Christensen (NB).

**Desuden deltog:** Transportminister Benny Engelbrecht og forsvarsminister Trine Bramsen.

*Rasmus Nordqvist fungerede som formand under punkt 3.*

#### FO Punkt 1. Europa-Kommissionens forslag til en "Relief Package" på transportområdet

**Transportministeren:** Kommissionen fremsatte den 29. april 2020 en såkaldt Relief Package, som består af fire forslag, der skal lette forholdene på transportområdet under covid-19-krisen.

Det kroatiske formandskab vil efter planen få mandat til at starte forhandlingerne med Europa-Parlamentet i morgen. Det er derfor, at jeg er hastet over til jer, så jeg kan nå at forelægge forslagene, inden de sendes videre til forhandling med Europa-Parlamentet.

Det er også derfor, at I først fik samlenotatet i tirsdags. Jeg skal selvfølgelig beklage, at det ikke er lykkedes mig at overholde de normale procedurer, men jeg og huset har gjort vores bedste for at nå frem til, at der er tid mellem fremsættelse af forslagene og vedtagelse af en indledende fælles holdning i Rådet halvanden uge senere. Jeg håber derfor, at I vil bære over med, at det hele har været så komprimeret i denne ganske særlige situation.

Jeg forelægger det første forslag til mandat og de øvrige tre forslag til orientering. Forskellen er begrundet i, at det første forslag kan have betydning for den danske transportsektor, hvorimod de øvrige tre forslag ikke vurderes at få direkte betydning i Danmark.

- FO**      **a) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om specifikke og midlertidige foranstaltninger med henblik på covid-19-udbrud og om gyldigheden af visse certifikater, licenser og tilladelser og udsættelse af visse periodiske kontroller og træning i visse transportområder lovgivning**  
– *Generel indstilling*  
KOM (2020) 0176  
KOM (2020) 0176 – bilag 1 (samlenotat side 2)

**Transportministeren:** Dette forslag har til formål at forlænge gyldighedsperioden for en række certifikater, licenser og tilladelser på vej, bane og det maritime område samt at udsætte visse periodiske kontroller.

Hovedformålet med de foreslåede ændringer er at imødekomme de udfordringer, som covid-19 har forårsaget, og som umuliggør eller besværliggør fornyelse eller forlængelse af gyldighedsperioden for certifikater, licenser og tilladelser. Det sker for at sikre, at transportbranchen ikke går i stå, idet det vil kunne få store konsekvenser for forsyningssikkerheden. Forslaget vedrører som nævnt både vej, bane og det maritime område; fælles for alle områderne er, at gyldigheden af diverse certifikater, licenser og tilladelser, som udløber i perioden fra 1. marts til 31. august 2020 forlænges med 6 måneder. Der er altså tale om midlertidige foranstaltninger.

På vejområdet gælder det for kvalifikationsuddannelse og efteruddannelse af chauffører, kørekort, kontrol af takografer, periodisk syn, fællesskabstilladelser, førerattester og kontrol af betingelser for opretholdelse af tilladelse.

På baneområdet gælder det for jernbanevirksomhedernes sikkerhedscertifikat og infrastrukturforvalternes sikkerhedsgodkendelse, lokomotivførerlicens og jernbanevirksomhedernes driftslicens.

Og på det maritime område gælder det havnenes certifikater, sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, hvor det også foreslås at udsætte afholdelsen af de jævnlige sikringsøvelser.

Herudover gives myndighederne i medlemslandene på en række områder en længere frist for behandling af ansøgninger. Det gælder for myndigheders behandling af tilladelse til international rutebuskørsel og ansøgninger om udstedelse af nye eller erstatningsførerkort til takografen.

Der gives desuden mulighed for, at medlemslandene kan anmode Kommissionen om yderligere fristforlængelse, såfremt de efter 31. august fortsat ikke ville kunne udføre de nødvendige aktiviteter. Den del er selvfølgelig en mulighed, der lægges ind, fordi vi ikke ved, hvor lang tid covid-19 kan have en effekt i de enkelte medlemslande.

*Regeringens holdning*

Regeringen finder det positivt, at Kommissionen forlænger certifikater, tilladelser og godkendelser, så transporterhvervet fortsat kan fungere under den nuværende covid-19-krise. Det er vigtigt, at der findes en fælles europæisk løsning på de udfordringer, covid-19 har skabt for transporterhvervet, da disse udfordringer er grænseoverskridende.

I øjeblikket er der f.eks. juridisk usikkerhed om medlemslandenes gensidige anerkendelse, hvor gyldigheden er udløbet, og det ikke har været muligt at forny certifikater, licenser og tilladelser.

Regeringen er derfor positivt indstillet over for, at Kommissionen vil sikre juridisk klarhed på tværs af landene, som især er vigtig i forbindelse med kontrol.

I Danmark har vi enkelte områder, som har været lukket ned, og hvor der derfor vil komme en pukkel, som skal indhentes. Det gælder eksempelvis efteruddannelse af chauffører samt fornyelse og generhvervelse af kørekort.

Regeringen er dog samtidig opmærksom på, at mange af de berørte aktiviteter stort set udføres på normalt niveau i Danmark.

Da Danmark på mange områder ikke har de samme problemer med hensyn til at forny eller forlænge berørte certifikater, licenser og tilladelser som andre europæiske lande, er det vigtigt for regeringen at sikre, at enkelte virksomheder ikke bliver urimelig hårdt ramt af disse fristforlængelser. Det kan der eksempelvis være en risiko for på området for periodiske syn, hvor en udskydelse af synsfristen kan medføre, at synsvirksomhederne mister deres indtægtsgrundlag i et halvt år.

Tilsynet med periodiske syn foregår nationalt, og der er derfor ikke på dette område det samme behov for en europæisk løsning. Regeringen vil derfor arbejde for, at det bliver op til hvert medlemsland, om man ønsker at udskyde fristen for periodisk syn.

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

At man fra dansk side støtter forordningsforslaget;

- idet man dog fra dansk side lægger vægt på, at forlængelsen af perioden for periodisk syn bliver valgfri for medlemslandene;
- og at man fra dansk side arbejder for, at forordningen indeholder en forpligtelse for chaufføren til at bevise, at en ansøgning om fornyelse eller erstatning af førerkortet til takografen er indgivet.

**Søren Søndergaard** havde noteret sig ministerens forklaring om, at der kun skulle indhentes mandat på dette punkt a, fordi kun det havde direkte indvirkning på Danmark.

Enhedslisten kunne bakke op om det meste af forhandlingsoplægget, idet partiet havde forståelse for, at der i den aktuelle situation var brug for fleksibilitet. Men på nogle punkter gik man for langt. Krisen måtte ikke blive brugt til at slække på sikkerhedsstandarder, f.eks. køre- og hviletidsbestemmelser og regelmæssig kontrol af takografer, selv om nogle lande kunne ønske sig det. Periodiske syn er til for at sikre, at biler ikke forvolder ulykker. Derfor forstod Enhedslisten til fulde 3F's betænkelighed ved risikoen for, at chauffører kører i vogne, der ikke er i orden, eller at de bliver bragt i konkurrence med chauffører fra andre lande, der ikke skal leve op til samme regler. Forudsætningen for Enhedslistens støtte til forhandlingsoplægget var altså, der var blev lagt afgørende vægt på:

- at yderligere dispensationer ikke medvirkede til en svækkelse af kontrollen,
- at dispensationerne som udgangspunkt kun skulle gælde i 6 måneder. Skulle der vise sig at være behov for en forlængelse, måtte man tage det op igen i Rådet. Man måtte undgå en automatisk forlængelse, så nogle lande derved fik en konkurrencefordel
- og at det blev frivilligt for landene, om de ville indføre fristforlængelse af syn på biler, så de lande, der ville fastholde de højeste standarder, kunne gøre det.

**Kim Valentin** spurgte, om regeringen forhørt sig hos Danske Havne om forslaget om forlængelse af certifikater.

**Peter Seier Christensen** ville gerne vide, om det var obligatorisk at indføre fristforlængelser. Eller var det ikke afgjort?

**Jens Rohde** befandt sig i den særegne situation, at Radikale Venstre fra ende til anden var enige med Enhedslisten i betingelserne for at kunne støtte forhandlingsoplægget.

**Morten Messerschmidt** var enige med Enhedslisten og Radikale Venstre. Dansk Folkeparti kunne ikke støtte forhandlingsoplægget, med mindre der var garanti for, at dispensation fra køre- og hviletidsbestemmelser ikke kom til at påvirke sikkerheden på vejene.

**Transportministeren** understregede, at forslaget ikke indeholdt en dispensation fra de gældende køre- og hviletidsbestemmelser. Der var allerede indlagt en force majeure-bestemmelse i køre- og hviletidsforordningen. Man havde fra dansk side – i samråd med Folketinget, arbejdstagere og arbejdsgivere – benyttet sig af den én gang og dispenseret fra chaufførernes weekendhvil. Det var, da man i starten af krisen, ville sikre, at der kom varer ud til forbrugerne. Dispensationen blev ophævet, da den ikke længere var nødvendig – også der i tæt samråd med bl.a. 3F og Folketingets partier. Ministeren havde desuden haft møde med transportordførerne en til to gange om ugen siden coronakrisens start.

Hvad angik sikkerheden, havde regeringen foretaget en vurdering af, om det færdselsmæssigt forsvarlige i at udskyde frister for chauffører i en begrænset periode. Det var chauffører, der havde været igennem en kvalifikationsuddannelse, og chauffører med kørekort til bus eller lastbil kunne blive pålagt kørselsforbud af en læge, hvis denne vurderede, at helbredskravene ikke længere var overholdt. Det virkede også forsvarligt at forlænge perioden for fornyelse af kørekort med 6 måneder, da det på grund af coronakrisen ikke alle steder var muligt at forny kortet. En forlængelse var bedre end alternativet: at risikere, at flere mistede deres arbejde eller måtte indstille deres virksomhedsdrift. Det var også vurderingen, at det var forsvarligt at ændre fristen for periodisk syn af køretøjer med 6 måneder. Den fristforlængelse kunne potentielt påvirke trafiksikkerheden, men regeringen mente, at forlængelsen i den givne situation – hvor der også var andre former for tilsyn – var hensigtsmæssig.

Om takografer sagde ministeren, at sikkerheden her ikke var påvirket. I det synshaller i flere lande var lukket på grund af smittefare, ville man udsætte det tekniske tilsyn af takograferne. Selve indholdet af dem kontrolleres ved vejsidetilsyn, og de tilsyn blev fortaget som vanligt, så man sikrede, at køre- og hviletidsbestemmelserne blev overholdt. Det er ulovligt at køre med en takograf, der ikke virker, og manglende syn kan ikke bruges som undskyldning. Takografer skal kontrolleres hvert andet år, og ramte man i nogle lande ind i, at det ikke kunne lade sig gøre at syne dem rettidigt, ville man have mulighed for at forlænge fristen med 6 måneder.

Transportministeren sagde endvidere, at der var lagt op til, at licensers gyldighed ville blive forlænget via en forordning, der gjaldt direkte, men at regeringen gerne så, at det, der handlede om syn, var frivilligt. I Danmark var langt de fleste synshaller fuldt operative, også fordi de havde taget sundhedsmyndighedernes retningslinjer om afspritning etc. til sig. Der var givet dispensation fra syn på den måde, at borgere, der af forskellige sundhedsmæssige årsager ikke følte sig trygge ved at besøge synshallerne, ikke blev straffet. Det kunne f.eks. være KOL-patienter. Derfor var drøftelser med alle Folketingets partier mundet ud i en bekendtgørelse, der gør det muligt for særligt udsatte borgere at få biler synet på et senere tidspunkt. Synshallerne havde dermed kunnet fortsætte deres aktiviteter på næsten normal vis og var ikke omfattet af hjælpepakker. Gjorde man forslaget obligatorisk, ville denne gruppe virksomheder ikke kunne operere som normalt, så derfor lagde man fra dansk side vægt på, at det blev en frivillig ordning. Kontrollen med takografer foregår i øvrigt på særligt autoriserede værksteder.

Ministeren sagde til Kim Valentin, at han ikke var klar over, hvorfor Danske Havne kun havde afgivet høringssvar på nogle dele af forslaget, ikke på certifikater.

**Jan E. Jørgensen** sagde, at Venstre bakkede op om forhandlingsoplægget, idet partiet havde forståelse for, at det kunne være nødvendigt at slække på kravene i en tid præget af en slags undtagelsestilstand.

**Søren Søndergaard** påpegede, at der er gode grunde til, at takografer skal kontrolleres på særligt autoriserede værksteder: sikkerhed og for at undgå fusk. Når man så her åbnede for, at det blev nemmere at fukse i en periode, skulle den periode begrænses mest muligt. Ministe-

ren havde kun forholdt sig til det ene af de punkter, som Enhedslisten mente, regeringen skulle lægge afgørende vægt på, nemlig ved at garantere, at der ikke blev givet yderligere dispensation fra køre- og hviletidsbestemmelserne. Derimod havde ministeren ikke taget stilling til opfordringen om at lægge afgørende vægt på, at dispensationen kun skulle løbe i 6 måneder; skulle ordningen forlænges, skulle det op i Rådet. Og som det sidste punkt burde regeringen lægge afgørende vægt på, at det skulle være op til landene at afgøre, om de ville indføre fristforlængelser. Der ville formentlig kunne opnås et enstemmigt flertal i udvalget, hvis ministeren ville lægge afgørende vægt på de to punkter. Man var i gang med at give køb på det, der var oparbejdet inden for sikkerheden inden for landevejstransport i Europa.

**Jens Rohde** ville sætte pris på, hvis ministeren lagde afgørende vægt på de to forhold, Enhedslisten havde fremført. Der var indført et hav af sikkerhedsforanstaltninger i bekæmpelse af coronavirussen, så det gav ikke mening på den anden side at slække på trafikikkerheden. Der er mange brodne kar i branchen, og det er let at fuske – ikke mindst i lande, der ikke har samme forhold til bestikkelse som i Danmark.

**Jan E. Jørgensen** sagde, at Venstre ikke ville modsætte sig et mandat, hvor ministeren imødekom det, der var foreslået af andre partier.

**Transportministeren** svarede, at der var lagt op til en forlængelse på 6 måneder, og måtte enkelte lande efter det tidspunkt have behov for en yderligere forlængelse på grund af vedvarende smittefare, skulle de anmode Kommissionen om det. Det var altså ikke en generel forlængelse, der var tale om. Søren Søndergaard fik det i øvrigt til at lyde, som om regeringen havde imødekommet en svækkelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, men de var ikke en del af forslaget. Det var ikke nogen hemmelighed, at nogle lande forsøgte at udnytte krisen til at fremme visse dagsordener. F.eks. foreslog nogle østeuropæiske lande, at mobilitetspakken blev droppet. Det skete ikke, fordi et flertal af lande stod gik imod. Det forslag, der nu var på bordet, indeholdt forslag om absolut nødvendige ændringer på grund af de særlige omstændigheder, som coronakrisen havde skabt. Grunden til, at regeringen ikke lagde afgørende vægt på noget, var, at den ønskede at have forhandlingsrum og ikke havde til hensigt at stemme imod forslaget i sin helhed – selv ikke, hvis ordningen ikke blev mere fleksibel.

Ministeren var fortrøstningsfuld og troede på, at det ville blive en frivillig ordning. Det ville være akavet og uklogt, hvis Danmark på grund af en teknikalitet gik imod en implementering af nødvendige initiativer. Hvis der kom en anden coronabølge, måtte man se på, om de blev nødvendigt at tage flere initiativer.

**Jens Rohde** indvendte, at kompetencen til at undersøge nødvendigheden af yderligere initiativer blev overladt til Kommissionen, på trods af at ministeren selv leverede alle argumenterne for, hvorfor det er vigtigt at få det op i Rådet. Jens Rohde havde selv været en del af Europa-Parlamentets transportudvalg og havde ikke tillid til, at Kommissionen ikke uden videre ville give tilladelser. Der ville være et pres fra de østeuropæiske lande, og hvis en forlængelse blev en realitet, havde man skabt en ond cirkel med risiko for at erodere det system, som man hav-

de brugt enorme kræfter på at opbygge. Han roste i øvrigt 3F for at være gået så konstruktivt til værks, at det havde haft en meget positiv betydning på reglerne inden for transportområdet. Man risikerede at udvande reglerne, hvis man ikke holdt fast, så derfor bad han igen regeringen lægge afgørende vægt på, at forlængelser blev bragt op i Rådet.

**Transportministeren** svarede, at Kommissionen kun kunne give forlængelse til lande, hvis proportionalitet, sikkerhed og opretholdelse var på plads. Han gentog, at det er ulovligt at færdes med takografer, der ikke virker, uagtet om de er blevet synet eller ej. Det udløser bøder. Her handlede det om, at synsvirksomheder i et land som f.eks. Italien, der var hårdt ramt, kan være lukket på grund af smittefare, og derfor kunne der være brug for fristforlængelsen. Krisen var forhåbentlig overstået om 6 måneder, men enkelte lande kunne muligvis stadig være hårdt ramt.

**Jens Rohde** havde arbejdet sammen med den rumænske transportkommissær og kunne ikke forestille sig, at hun ikke ville give dispensation til østeuropæiske vognmænd, hvis de bad om det. 10 år i Europa-Parlamentet og en finanskrisen havde lært ham, hvordan lande forsøger at bruge kriser til at skabe særregler og underminere fælles regelsæt. Derfor var det meget vigtigt, at dispensation og yderligere forlængelser blev bragt op i Rådet. Med mindre regeringen lagde afgørende vægt på det, ville Radikale Venstre ikke støtte forhandlingsoplægget. Det havde ikke noget at sige, om det fortsat var ulovligt at have takografer, der ikke virker.

**Transportministeren** forstod Jens Rohdes bekymring sådan, at medlemslandene efter de 6 måneder ville udtrykke behov for en forlængelse. Forslaget var dog udformet sådan, at landene senest den 15. juli – hvis de mente, at der var behov for forlængelse ud over de 6 måneder – skulle indsende en begrundet anmodning til Kommissionen. De kunne altså ikke vente til sidste øjeblik, og landene skulle være i stand til at løfte bevisbyrden for, at en forlængelse kunne finde sted. Ministeren så det altså ikke som et carte blanche til at spekulere i at fortsætte ordningen. Hvis synsvirksomhederne i et land var lukkede, måtte man antage, at det land stod med store udfordringer. Åbnede synsvirksomhederne igen, måtte man gå ud fra, at de havde en interesse i at have noget at lave. Han understregede, at Danmark ikke var så alvorligt ramt.

Ministeren havde stor respekt for, at 3F kunne være bekymret for køre- og hviletidsbestemmelserne, men understregede igen, at de ikke var omfattet af forslaget. Den del af 3F's hørings svar skulle altså tages som et udtryk for en mere generel bekymring for, at man i en dansk kontekst måtte gøre brug af force majeure-muligheder i de eksisterende køre- og hviletidsforordninger. Det gjorde man kun, hvis der var enighed mellem arbejdsgivere og arbejdstagere og i øvrigt med inddragelse af alle Folketingets partier.

**Jens Rohde** sagde, at ministerens argumentation lige så godt kunne pege i retning af, at han ville imødekomme udvalgets ønske. Han forstod ikke, hvorfor regeringen i det hele taget fremlagde forhandlingsoplæg, hvis den var ligeglad med, hvad udvalget mente og ikke kunne rykke sig. Det var ikke tillidsskabende. Udvalget bad om en lille ting på baggrund af nogle velbe-

grundede bekymringer og erfaringer fra det europæiske samarbejde. Når nu ministeren mente, at der ikke var nogle problemer i forslaget, var det vel heller ikke noget problem at imødekomme udvalget og lægge afgørende vægt på de to punkter.

**Jan E. Jørgensen** præciserede, at Venstre ikke ville forhindre ministeren i at komme de forslag i møde, som andre partier havde fremsat.

**Transportministeren** præciserede, at de lande, der var utrolig hårdt ramt – såsom Spanien, Italien og Frankrig – i perioden op mod den 15. juli havde en bekymring for, at de ikke kunne vende tilbage til normale tilstande, havde de muligheden for at søge Kommissionen om en forlængelse. I den situation ville det være besynderligt, at ansøgningen skulle helt op i Rådet. Vurderede alle medlemslande, at der var behov for en generel forlængelse – hvilket ministeren selvfølgelig ikke håbede – skulle det naturligvis op i Rådet. Fra dansk side lagde man ikke afgørende vægt på det, for det var vigtigt, at forslaget blev vedtaget. Ministeren var optimistisk i sin tro på frivillighed.

**Peter Seier Christensen** meddelte, at Nye Borgerlige var enige i flere af de bekymringer, som andre partier havde givet udtryk for.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Enhedslisten, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Nye Borgerlige havde ytret sig imod det.

**b) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådes forordning om ændring af forordning (EU) 2017/352 for at give havnemyndigheder eller kompetente myndigheder fleksibilitet i forhold til at opkrævning af havneinfrastrukturafgifter i forbindelse med covid-19- udbruddet**

– *Generel indstilling*

KOM (2020) 0177

KOM (2020) 0176 – bilag 1 (samlenotat side 17)

**Transportministeren:** Jeg vil nu gå videre til forslaget om en midlertidig suspendering af dele af reglerne om havneinfrastrukturafgifter, som jeg vil forelægge for jer til orientering. Forslaget får alene betydning for danske erhvervshavne, som har status som TEN-T-havne. Medlemslandene har en generel forpligtelse til at sikre, at TEN-T-havne opkræver havneinfrastrukturafgifter.

Med forslaget kan havnemyndigheder gives mulighed for både at give afkald på, at suspendere, at nedsætte eller udsætte betalingen af havneinfrastrukturafgifter. Det er ikke hensigten at indføre en obligatorisk foranstaltning for hverken medlemslande eller havnemyndighederne. Der er tale om en midlertidig foranstaltning, der alene kan få betydning for havneinfrastrukturafgifter, som opkræves i perioden fra 1. marts 2020 til 31. december 2020.



*Regeringens holdning*

Regeringen er generelt positiv over for, at der kommer ensrettede EU-regler på området, selv om forslaget vurderes at have en begrænset indvirkning på den danske havnesektor. Det indstilles på den baggrund, at regeringen støtter forslaget.

**Kim Valentin** forstod på høringssvaret, at Danske Havne var imod forslaget om ændring af havneforordningen. Havde ministeren været i dialog med Danske Havne efter den negative respons på forslaget? Var der fundet en konsensus?

**Rasmus Nordqvist** advarede imod at slække på reglerne under coronakrisen, med mindre det var nødvendigt. Var det virkelig nødvendigt at ændre i opkrævningen af havneinfrastrukturafgiften? Mente andre lande, at den ændring var, hvad der skulle til for at få havnene til at fungere fremover?

**Transportministeren** svarede, at der i Danmark ikke umiddelbart var behov for at gøre brug af en fleksibilitet, men at andre lande havde udfordringer med skibe, der hobede sig op i havnene. Det kunne medføre et behov for at give betalingshenstand, rabatter eller lignende. Embedsværket havde været i dialog med Danske Havne.

**Kim Valentin** ville også gerne kende Danske Havnes respons. Forslaget ville tage indkomsten fra havnene, så havde ministeren talt med dem om godtgørelser? Eller hørte havnene under de almindelige kompensationspakker?

**Transportministeren** forklarede, at pointen var, at danske havne ikke havde behov for at gøre brug af muligheden for at give rabatter. Havnene var presset i forvejen. Skulle behovet opstå, ville man tage en dialog med havnene. Ønsket kom altså fra andre EU-lande, især dem omkring Middelhavet.

**c) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændringer af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet i lyset af covid-19-pandemien**

– *Generel indstilling*

KOM (2020) 0178

KOM (2020) 0176 – bilag 1 (samlenotat side 22)

**Transportministeren:** Hovedformålet med de foreslåede ændringer er dels at mindske de alvorlige økonomiske og operative konsekvenser for luftfartssektoren, som følge af den nuværende krise, og dels at understøtte medlemslandenes indsats for at minimere spredningen af covid-19.

Ændringerne i Kommissionens forslag indebærer:

- en midlertidig lempelse fra de nuværende licensregler,

- en midlertidig lempelse fra de administrative regler for flyveforbud,
- en midlertidig mulighed for at fravige gældende udvælgelsesprocedurer af leverandører af ground handling-ydelser i lufthavne, samt
- en mulighed for at forlænge ground handling-kontrakter frem til 31. december 2021, hvis de står til at udløbe fra forslagets ikrafttræden til 31. december 2020.

#### *Regeringens holdning*

Regeringen støtter forslagets ambition om dels at afbøde covid-19-pandemiens alvorligste økonomiske og operative konsekvenser for luftfartssektoren, dels at understøtte indsatsen for at mindske smittespredningen mellem medlemslandene. Det skal ske gennem en række midlertidige regellempler, som vil bidrage positivt til selskabernes adgang til likviditet, og som også giver medlemslandene større fleksibilitet.

Regeringen kan på den baggrund støtte, at luftfartsmyndighederne ikke forpligtes til at udstede midlertidige licenser til nødlidende luftfartselskaber, men at disse i stedet kan bibeholde deres permanente licenser. Det skal naturligvis ske under forudsætning af, at flysikkerheden ikke bliver kompromitteret, og at en rekonstruktion af det enkelte selskab er realistisk.

Regeringen støtter også de midlertidige lempede krav til at indføre nødforanstaltninger som flyveforbud. Medlemslandene vil på den baggrund kunne nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder for ruter inden for EU i mere end 14 dage, uden at det skal forhåndsgodkendes af Kommissionen.

Herudover støtter regeringen forslagets midlertidige afvigelse fra de gældende procedurer for udvælgelsen af leverandører af ground handling-ydelser.

Regeringen støtter endelig, at der gives mulighed for at forlænge groundhandleres tildelinger frem til 31. december 2021, hvis de står til at udløbe fra forslagets ikrafttræden til 31. december 2020.

Forslagets indhold om groundhandling er alene gældende for lufthavne, hvor antallet af leverandører er begrænset af plads- og kapacitetshensyn. Det gælder ikke danske lufthavne, så forslaget har ikke direkte konsekvenser i Danmark.

#### **d) Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2016/797 og direktiv (EU) 2016/798 for at udskyde implementeringsperioden**

– *Generel indstilling*

KOM (2020) 0179

KOM (2020) 0176 – bilag 1 (samlenotat side 29)

## **Punkt 2. Uformel videokonference for EU's forsvarsministre den 12. maj 2020**

**Forsvarsministeren** forelagde punktet til orientering.

### **a) Covid-19 krisens implikationer for det europæiske forsvars- og sikkerhedspolitiske samarbejde**

– *Politisk drøftelse*

Videokonference 12/5-20 - forsvar – bilag 1 (samlenotat)

**Forsvarsministeren:** Statusdrøftelsen følger op på et tidligere møde i forsvarsministerkredsen, som vi holdt den 6. april.

Før covid-19-krisen var der generel enighed om, at vi stod over for en lang række udfordringer af vidtgående betydning for det sikkerhedspolitiske billede i Europa. Pandemien har forværret trusselsbilledet og øget kompleksiteten og tyngden af de kriser, vi står over for. Vi står i en ny situation, som for alvor har øget kravene til vores krisehåndtering, beredskab og koordination. Det mærkes også i EU. I håndteringen af krisen har vi fra dansk side bistået med en fragte en hel del strandede EU-borgere hjem fra hele verden. Vi er indgået i et aktivt samarbejde med vores europæiske partnere om dette så vigtige arbejde. EU har mulighed for at bidrage til koordination og erfaringsudveksling og for at tale med en samlet stemme på vegne af medlemslandene.

Vi har set mange eksempler på spredning af desinformation, påvirkningskampagner og cyberangreb med henblik på at udnytte den situation, vi står i. Formålet er at så tvivl om den europæiske sammenhængskraft. Det er alvorlige anslag mod vores fælles sikkerhed, og samlet set har det været af betydning, at EU har udsendt klare budskaber herom.

På videokonferencen vil vi drøfte EU's bidrag til håndteringen af covid-19-pandemien. Der vil være nogle første tidlige drøftelser af, hvad vi kan lære af krisen, og hvordan vi kan blive bedre rustet til fremtiden. Det anser jeg for vigtigt, så vi kan komme styrket ud på den anden side.

Fra regeringens side vil vi støtte, at man styrker EU's samarbejde om koordination og krisekommunikation. Vi kan i EU gøre mere på beredskabsområdet, og derfor har vi også fra dansk side tilbudt værtskab for et fælles EU-katastrofemedicinsk lager. Det er desuden vigtigt, at vi fortsat bestræber os på imødegå cyberangreb og desinformation. På lidt længere sigt kan det overvejes, hvordan EU bedre kan bidrage til at støtte medlemslandenes modstandsdygtighed. Vi har selv gode erfaringer i Danmark med samfundets robusthed og et tæt civilt-militært samarbejde. Et styrket EU-NATO-samarbejde vil også her være naturligt og relevant.

Der vil ikke blive taget beslutninger på videokonferencen. Indspil fra medlemslandene vil i stedet bidrage til de kommende drøftelser. Fra regeringens side finder vi disse drøftelser

vigtige og håber, at EU-landene med et styrket samarbejde og bedre koordination kan øge det samlede beredskab til gavn for vores borgere.

**Søren Søndergaard** henviste til samlenotatets formulering om "trusler på cyberområdet". Han spurgte, hvorfor der ikke stod "angreb på cyberområdet". For modsat angreb er trusler noget, der endnu ikke er gennemført. Men der foregik jo angreb. Derfor havde udvalget behov for en status over typen, omfanget, hvad angrebene stiledede efter og hvor organiserede de var – herunder fordelingen mellem angreb fra private hackere og store organisationer eller lande. Han forstod udmærket, hvis ministeren var nødt til at vente med at give informationerne, til der blev afholdt et lukket møde.

**Rasmus Nordqvist** spurgte, om man på videokonferencen også ville diskutere, hvordan EU kunne bistå sårbare lande andre steder i verden i kampen mod cyberangreb og desinformation.

**Halime Oguz** bad ministeren uddybe, hvor langt EU var i processen med at oprette katastrofelagre. Hvilke lande støttede ideen?

**Forsvarsministeren** gav Søren Søndergaard ret i, at man ikke skulle tale om cyber- og desinformation som noget, der kunne ske engang i fremtiden. Forsøg på angreb og forberedelser på angreb fandt sted dagligt, også mod Danmark. Desinformationen spredtes undertiden for at skabe forvirring, men også for at opholde det officielle Danmark, der bliver nødt til at bruge tid på at undersøge, om de oplysninger, man får, er rigtige.

Hvad der foregik af angrebsforsøg mod andre lande, modtog hun klassificerede oplysninger om, som hun ikke kunne dele ud af på et åbent møde. Men hun ville gerne på et fortroligt møde give udvalget en gennemgang af cyberangreb og spredning af desinformation, både under covid-19-pandemien og mere generelt. Det var i øvrigt oplagt at give netop Europaudvalget en status, idet nogle af forsøgene specifikt havde til formål at svække EU's sammenhængskraft.

Hun mente, at Rasmus Nordqvists havde en god pointe. EU kunne bestemt i højere grad engagere sig i at bistå lande uden for EU med at hæmme cyberangreb og desinformation. Det var en god idé, som hun ville indlede en drøftelse om. Danmark var godt rustet til at hæmme desinformationskampagner, dels på grund af den generelle tillid til myndighederne, hvor folk møder oplysninger med sund skepsis, når de kommer ad usædvanlige kanaler eller lyder skøre; dels på grund af uddannelsesniveaet, som ruster folk bedre til at sortere i, hvad der er op og ned. Hun fik især henvendelser fra i forvejen tætte samarbejdspartnere, som også i høj grad mente, at de kunne lære af Danmarks håndtering.

**NOT** Spørgsmålet fra Halime Oguz kunne ministeren ikke besvare på stående fod, men hun tilbød at oversende et skriftligt svar.

**Peter Seier Christensen** var særdeles interesseret i den fortrolige gennemgang, som ministeren tilbød.

**Den fungerende formand** takkede på udvalgets vegne ja til tilbuddet om en fortrolig gennemgang.

Mødet sluttede kl.10.20.