



FOLKETINGET

Europaudvalget

Referat af 51. europaudvalgsmøde

Dato: torsdag den 27. august 2020

Tidspunkt: Mødet begyndte kl. 13.30

Sted: vær. 2-133 + Teams

Til stede: Flemming Møller Mortensen (S), næstformand, Jens Joel (S), Christian Rabjerg Madsen (S), Jens Rohde (RV), Anne Valentina Berthelsen (SF), Jan E. Jørgensen (V), Kim Valentin (V), Morten Messerschmidt (DF), Niels Flemming Hansen (KF), Peter Seier Christensen (NB).

Desuden deltog: Finansminister Nicolai Wammen og transportminister Benny Engelbrecht.

Jan E. Jørgensen fungerede som formand under hele mødet.

Punkt 1. Kommissionens forslag til ændringsbudget 7 til EU's budget for 2020

– *Sagen ventes vedtaget i skriftlig procedure*

KOM (2020) 0424

KOM (2020) 0424 – bilag 2 (samlenotat)

EUU alm. del (2019-20) – bilag 912 (kommenteret dagsorden)

Finansministeren: Ændringsbudgettet er af teknisk karakter. Det vedrører alene korrektioner af indtægtsiden til EU's budget. De forventes samlet at medføre et dansk merbidrag på 654 mio. kr. i 2020, og da det er en betydelig udgift, har jeg valgt at forelægge sagen til udvalgets orientering.

De tekniske korrektioner vedrører opdaterede skøn for medlemslandenes toldindtægter, BNI og momsbarer samt en teknisk bagudrettet korrektion af Storbritanniens rabat udsving i valutakurser og EU's bødeindtægter. Der er tale om en fast årlig teknisk opdatering af skønnene for medlemslandenes EU-bidrag.

Forskydningerne i indtægtsgrundlaget kan i høj grad henføres til covid-19-krisen. Det kan ses i det markante fald i de forventede toldindtægter i EU på mere end 16 pct., og det kan ses i faldet i momsgrundlaget i EU på mere end 8 pct. Faldet i toldindtægter og momsgrundlag skal ses i lyset af lavere import fra tredjelande og lavere forbrugsaktivitet generelt. Disse fald fører samtidig til et øget BNI-bidrag fra medlemslandene. Det skyldes, at disse bidrag fungerer som et residual, hvor et fald i toldindtægter og momsgrundlag fører til en tilsvarende stigning i BNI-bidraget for medlemslandene.

Dertil kommer, at den danske økonomi sammenlignet med andre medlemslande ser ud til at komme bedre ud af covid-19-krisen. Det kan man bl.a. se i Kommissionens sommerprognose for udviklingen i medlemslandenes økonomi. Her skønner Kommissionen, at det danske BNP i 2020 vil falde med 5,2 pct., hvilket er det næstlaveste fald i EU. Til sammenligning skønner Kommissionen, at en række lande vil opleve fald på over 10 pct. af BNP, herunder store lande som Italien, Spanien og Frankrig. Covid-19-krisen fører med andre ord til, at det danske BNI udgør en større andel af EU's samlede BNI, og derfor stiger den danske finansieringsandel fra 1,91 pct. til 1,94 pct. af EU's samlede BNI.

Ændringsbudgettet vedrører derudover en bagudrettet teknisk opdatering af den britiske rabat, bl.a. som følge af nye tal for Storbritanniens historiske hjemtag af EU-midler.

Endelig vedrører ændringsbudgettet en teknisk justering af udsving i valutakurser for betalingsanmodninger til medlemslandene og en opjustering af det forventede niveau for bødeindtægter.

Regeringen kan som udgangspunkt støtte Kommissionens forslag til ændringsbudget 7 i lyset af, at der er tale om en årlig teknisk justering, hvor EU-budgettets indtægtsside tilpasses den faktiske udvikling i økonomien i løbet af året.

Jan E. Jørgensen spurgte til forventningerne til faldet i told- og momsindtægter for hele 2020 samt for 2021 og fremefter.

NOT **Finansministeren** ville oversende det samlede talmateriale til udvalget. Tallene blev løbende opdateret. Den kommende uge ville regeringen i øvrigt i forbindelse med forslaget til finanslov præsentere Finansministeriets skøn for udviklingen i dansk økonomi.

FO Punkt 2. Forslag til ”Kommissionens gennemførelsesretsakt vedrørende ekstraordinære tiltag i forbindelse med RP3 – Performance and Charging Scheme (komitesag)”

– *Afstemning i komitéen*

EUU alm. del (2019-20) – bilag 907 (notat om komitésag)

EUU alm. del (2019-20) – bilag 912 (kommenteret dagsorden)

Transportministeren: Tak for muligheden for at komme og fremlægge denne ganske tekniske sag for jer. Inden jeg gennemgår selve forslaget, vil jeg tillade mig kort at forklare, hvordan reguleringen af luftrummet hænger sammen.

Luftrafikstyring

Flyvninger i det danske luftrum bliver kontrolleret af det statsejede selskab Naviair. Normalt bliver de services, Naviair leverer, finansieret af afgifter, som både bliver betalt af fly, der letter fra danske lufthavne, og af fly, som flyver igennem det danske luftrum uden at lande. I 2019 havde Naviair en nettoomsætning på ca. 940 mio. kr.

Coronakrisen har medført et voldsomt fald i luftrafikken. Gennem nogle måneder i foråret var den globale luftrafik reduceret til et par procent af sit normale niveau, og i de danske lufthavne er aktivitetsniveauet på nuværende tidspunkt kun omkring 20 pct. af sidste års niveau. For Naviair og luftnavigationstjenester i andre lande har det betydet, at deres indtægtsgrundlag er forsvundet. Samtidig har virksomhederne fortsat udgifter til deres medarbejdere, og uanset hvor lavt niveauet af trafik er, er Naviair forpligtet til at levere luftrafikstyring døgnet rundt i hele det danske luftrum.

Gældende regulering

Hvert 5. år fastlægges på europæisk niveau en plan for luftnavigationstjenesternes tilladte omkostninger og forventede indtjening. De danske omkostninger til luftrafikstyring fastlægges på baggrund af de forventede omkostninger, som de tre instanser, der leverer services til luftfartsindustrien – Naviair, DMI og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen – har. Samtidig skal den danske plan sikre, at Naviair både kan håndtere en hvis mængde luftrafik og leve op til de miljø- og omkostningseffektiviseringskrav, der fastsættes af EU.

Da der er tale om en femårig periode, er det ikke muligt helt at forudsige trafikmængden. Der er derfor i det europæiske regelsæt indarbejdet en mekanisme, som kan håndtere udsving. Alt efter størrelsen på udsvinget fordeles tabet mellem luftnavigationstjenesterne og luftfartsselskaberne.

Den nuværende situation er et hidtil uset tilfælde, hvor luftrafikken falder med 10 pct. eller mere i forhold til det forudsatte. Derfor kan luftnavigationstjenesterne i princippet få dækket alle deres omkostninger ud over de 10 pct. ved at forhøje afgiften.

Reguleringen af afgiften sker dog efter 2 år. Det betyder i den aktuelle situation, at trafikfaldet i år vil medføre en voldsom forøgelse af afgiften for luftfartsselskaberne i 2022. F.eks. vil enhedsafgiften i 2020 for at flyve gennem dansk luftrum med det nuværende trafikfald stige med ca. 40 pct. i 2022.

Kommissionens forslag

Det er klart, at luftfartsselskaberne i 2022 ikke vil være rustet til at betale en sådan ekstraregning. Særligt ikke på et tidspunkt, hvor branchen forhåbentlig er ved at komme sig efter den aktuelle krise. Samtidig mener luftfartsselskaberne ikke, at det er rimeligt, at de skal betale regningen for en service, de ikke har modtaget.

På den anden side står luftnavigationstjenesterne, der er forpligtet til at levere servicen uanset hvad, og som ikke uden videre kan nedjustere deres omkostninger.

Derfor besluttede Kommissionen i juni, at det var nødvendigt at finde en bedre måde at håndtere luftnavigationstjenesternes indtægtstab på som følge af den faldende lufttrafik. Kommissionen foreslog, at luftnavigationstjenesterne og luftfartsselskaberne skulle dele omkostningen for trafiktabet i 2020 mere ligeligt. Med forslaget skal luftnavigationstjenesterne reducere deres omkostninger, hvilket betyder, at luftfartsselskaberne skal betale en lavere afgift. Herudover vil luftfartsselskaberne få mulighed for at betale deres del af omkostningerne over en længere årrække på helt op til 7 år.

For Naviair vil dette betyde et indtægtstab i forhold til det forudsatte på ca. 90 mio. kr. i 2020. Naviair har allerede indregnet et sådan tab i den spareplan, som virksomheden har sat i værk for at kunne komme igennem krisen.

Endelig vil medlemslandene skulle udarbejde nye performanceplaner for perioden 2022 til 2024. Disse planer skal udarbejdes blandt andet på baggrund af mere retvisende trafiktal.

Der er fortsat ikke fuld klarhed om den endelige fordeling af indtægtstab. Det skyldes, at Kommissionen ikke har udmeldt det endelige omkostningsniveau for 2020 og 2021, og det fortsat er usikkert, om enkelte lande vil støtte forslaget.

Forslaget forventes sat til afstemning i Single Sky Komitéen den 8. september.

Regeringens holdning

Regeringen agter at støtte forslaget, da det vurderes at skabe en god balance mellem hensynet til luftnavigationstjenesterne og luftfartsselskaberne ved at sikre, at luftfartsselskaberne ikke skal betale hele regningen for faldet i lufttrafikken selv. Herudover vil en vedtagelse af forslaget betyde, at begge parter får kendskab til de økonomiske rammer, de skal operere inden for i de kommende år, hvilket de har en stærk interesse i.

Regeringen vil arbejde for, at det vurderede tab for Naviair ikke bliver større, og at den afgiftsstigning, luftfartsselskaberne oplever, afdæmpes i forhold til den nuværende ordning.

FO *Indstillinger*

Regeringens forhandlingsoplæg er på den baggrund

- at man fra dansk side støtter forslaget;
- at man fra dansk side arbejder for, at tabet for Naviair ikke bliver større, end det nuværende forslag indikerer; og
- at man fra dansk side arbejder for, at ratestigningen afdæmpes i forhold til den eksisterende forordning, så belastningen på luftfartsselskaberne mindskes og genopbygningen af luftrafikken støttes.

Anne Valentina Berthelsen meddelte, at Socialistisk Folkeparti fandt det fornuftigt, at man i lyset af krisen reviderede omkostningsniveauet på en måde, så Naviair og luftfartsselskaberne ikke fik en efterregning. På den anden side var det også partiets holdning, at der skal være færre flyvninger, og at prisen for dem skal svare til rejsens reelle omkostning på det pågældende tidspunkt. Det var derfor glædeligt, at omkostningsniveauet trods alt ikke så ud til at blive værre end i det foreliggende estimat. Men det var bekymrende, at staten ville ende med at få regningen, hvis det viste sig, at Naviair ikke selv kunne absorbere indtægtstab med de planlagte besparelser og effektiviseringer. Var der risiko for, at den udgift så faldt ville blive lagt direkte over på skatteyderne? Socialistisk Folkeparti så gerne, at man stillede et nationalt grønt krav til Naviair til gengæld i tilfælde af en sådan ekstraregning – f.eks. om, at Navair skulle fremlægge en plan for, hvordan selskabet kunne leve op til målsætningen om en reduktion af CO₂-udledning på 70 procent. Var det muligt?

Hun bad desuden ministeren uddybe, hvordan regeringen ville arbejde for, at tabet for Naviair ikke blev større end det foreliggende estimat.

Jens Rohde var betænkelig ved Socialistisk Folkepartis idé. Man skulle ikke begynde at indføre nationale særregler på området. Radikale Venstre støttede ministerens pragmatisme og dermed forhandlingsoplægget.

Transportministeren tog det forbehold, at de økonomiske konsekvenser ikke ville være kendt, før forslaget var færdigforhandlet. Men som udgangspunkt gjaldt det princip stadig, at det er de luftfartsselskaber, som benytter sig af tjenesterne, som skal stå for finansieringen. Ministeren var optimist og mente ikke, at det ville blive nødvendigt med statsstøtte, også fordi Naviair som statejet selskab ville kunne optage lån med staten i ryggen.

Han oplyste, at drøftelser om måden at operere på under Single European Sky i øvrigt foregik løbende uden for komitésagens regi. Især nogle centraleuropæiske lande havde hidtil været en smule modvillige, men regeringen arbejdede kontinuerligt for en konsensus om at få reduceret antallet af omvejsflyvninger i Europa og derigennem få reduceret CO₂-udledningen.

Hvad angik ideen om grønne krav til Naviair, mindede han om, at det ikke er Naviair selv, der flyver – selskabets rolle er at kontrollere luftrummet og at sikre en så effektiv flyvning som muligt med mindst mulig udledning af brændstof, bl.a. ved at undgå, at fly er nødt til at cirkle omkring en lufthavn før landing. Her var Naviair meget effektive og havde f.eks. i 2019 bidraget med en samlet forsinkelse til det europæiske luftrum på et rundt nul – i særklasse imponerende. Det gav således næppe mening at stille yderligere grønne krav til Naviair.

Niels Flemming Hansen var bekymret over udsigten til besparelser hos Naviair, for selskabets medarbejdere er generelt højt specialiserede, og besparelser består ofte i en reduktion af antallet af medarbejdere. Var ministeren bekendt med, om Naviair havde en strategi for at få specialiserede medarbejdere tilbage igen efter krisen?

Anne Valentina Berthelsen spurgte, hvorfor Kommissionens oprindelige forslag ikke havde været forelagt Europaudvalget til mandat.

Transportministeren svarede Niels Flemming Hansen, at han som minister ikke skulle blande sig i drøftelser mellem arbejdsgivere og lønmodtagere, men han var bekendt med, at der fandt en dialog sted i Naviair om aftrædelsesordninger og aftaler om fleksibilitet.

Til Anne Valentina Berthelsen sagde han, at det er normal procedure for komitésager, at Europaudvalget først bliver spurgt, når der foreligger noget at tage stilling til.

Morten Messerschmidt kunne ikke støtte forhandlingsoplægget på grund af manglen på høringssvar. Hvorfor havde regeringen ikke indhentet dem?

Transportministeren medgav, at det af samlenotatet kunne fremstå sådan, men at den faste kreds, der normalt hører i spørgsmål om Single European Sky, også var blevet hørt denne gang. Det drejede sig om Dansk Industri, Forsvarsministeriet, lufthavnene, luftfartsselskaberne, herunder SAS, og Naviair selv. Han beklagede, at det ikke fremgik entydigt.

Den fungerende formand konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet kun Dansk Folkeparti og Enhedslisten havde ytret sig imod det.

Mødet sluttede kl. 14.17.