

## Dansk luftfart igennem og ud af COVID-19-krisen

### 1. Sammenfatning

Det samlede billede er klart. Luftfarten er i praksis nedlukket, og har været det længe, og det fortsætter et stykke tid endnu. Alle led i luftfartens værdikæde er tynget af tab og manglende indtægter. Situationen er kritisk.

Det betyder, at dansk luftfarts revitaliserings-potentiale er truet. Det er akut, hvis Danmark skal bevare sin position som et land med en høj grad af international tilgængelighed baseret på et stærkt og omfattende rutenet, herunder også interkontinentale flyruter.

Det er afgørende, at der er direkte adgang til markeder af kritisk betydning for danske virksomheder, herunder eksport af grønne løsninger. Det er afgørende, at Danmark og danske lufthavne er højt prioriteret, når luftfartsselskaberne fastlægger deres trafikprogrammer. Et væsentligt element heri er at sikre, at der fortsat er et nordeuropæisk hub, der kan levere den effektive globale mobilitet, der er så afgørende for erhvervslivet og turismeindustrien og dermed afgørende for samfundsøkonomien.

En luftfartssektor, der bygger på et stærkt netværk og høj international tilgængelig med mange direkte ruter, er af vital betydning for den danske samfundsøkonomi som helhed. Luftfarten leverer global mobilitet, og den evne skal holdes i live og sættes i stand til at reetablere sig i takt med at pandemien ebber ud.

Det er vigtigt, at begrebet "luftfarten" forstås som den samlede værdikæde – en lufthavn og et luftfartsselskab gør det ikke alene. Uden flyværksteder, catering-virksomheder, ground-handlere, pilotskoler mm. kan erhvervet ikke fungere.

Luftfarten har som andre udsatte sektorer været hjulpet af de forskellige generelle hjælpepakker. Det er branchen taknemmelige for, men hjælpepakkerne har desværre ikke kunnet opfylde

erhvervets behov. Dertil fik vi en mindre luftfartspakke, der ikke helt fik opfyldt sin mission. Hvis luftfarten skal fastholde sin position i det internationale stærkt konkurrenceudsatte miljø efter krisen, er der behov for en større og målrettet politisk indsats.

Indsatsen drejer sig dels om økonomisk støtte for at komme igennem krisen. Et andet vigtigt element i vejen ud af krisen er at genskabe tilliden til den sikre rejse. Heri spiller det samlede rejseregime en afgørende rolle. Særlig er der – i takt med udrulningen af vaccinationsprogrammerne – en række muligheder for at forberede en stærk tilbagevenden til øget rejseaktivitet.

Der er en grundlæggende efterspørgsel efter rejser. I Dansk Luftfart forventer vi markant øget efterspørgsel, når den danske vaccinationsplan er gennemført og konditionerne bedres rundt om i Europa. Præcis hvornår står åbent. Men det gør det ikke mindre vigtigt, at rammerne for en effektiv, sikker og robust genåbning af luftfarten og rejser er helt på plads hurtigst muligt, gerne inden 1. maj 2021.

Det er ovenstående forbindelse vigtigt, at der dels er en faktabaseret vurdering af betydningen af mobiliteten for sundhed, samfundsøkonomi og for den enkelte danskers trivsel og frihed.

BDL og DI Transport har derfor taget initiativ til at få uafhængige eksperter til at vurdere ovennævnte betydning af global mobilitet. Denne analyse skal sammen med udviklingen af et coronapas bidrage til at sikre, at vi for alvor kan genåbne for rejser til og fra Danmark.

I afsnit 2 nedenfor præsenteres først vores konkrete anbefalinger, der er resultater af indgående drøftelser i medlemskredsen. I afsnit 3 redegør vi for baggrunden for disse anbefalinger.

## 2. anbefalinger

Vores anbefalinger nedenfor er delt i to dele. Dels initiativer, der er målrettet luftfarten og dels en styrkelse af de generelle hjælpeinitiativer, som luftfarten i lighed med andre sektorer, kan gøre brug af. Begge dele er vigtige.

### MÅLRETTET LUFTFART OG REJSESEKTOREN

#### 2.1 Rejseregimet og sikker genstart

Det er vigtigt, at risikoen for import af smitte reduceres til et minimum. EASA/ECDC dokumenterede med en rapport offentliggjort primo december 2020, at den risiko, der følger af rejseaktivitet er begrænset – forudsat at de givne operationelle og hygiejnerelaterede anbefalinger efterleves. Det giver grobund for en vej ud af krisen i takt med, at vaccinationsprogrammerne rulles ud. Vi er opmærksom på, at den aktuelle smittesituation ikke tillader større omvæltninger, men omvendt tager ting tid, hvorfor det er vitalt at komme i gang med overvejelser og forbedringer nu.

Koblingerne mellem mobilitet, sundhed og smitterisici samt samfundsøkonomien er centrale for den videre proces. Beslutningsgrundlaget skal være baseret på fakta. Derfor har BDL og DI Transport taget initiativ til at få uafhængige eksperter til at vurdere betydningen af global mobilitet. Denne analyse skal sammen med udviklingen af et coronapas bidrage til at sikre, at vi for alvor kan genåbne for rejser til og fra Danmark.

Vi ønsker helt overordnet en fælles arbejdsgruppe mellem de relevante myndigheder og erhvervet, der nedsættes hurtigst muligt og får til opgave at udrede forslagspunkterne nedenfor med henblik på en plan for genstart.

Vi foreslår især følgende satsninger:

##### 2.1.1 Implementering af internationalt fungerende rejsepas

Et internationalt fungerende rejsepas, der dækker og dokumenterer såvel test- som vaccinationsstatus er et centralt instrument for at få skabt tillid til den sikre rejse.

Vi foreslår, at Danmark i samarbejde med ligesindede lande arbejder proaktivt for implementering af internationale rejsepas, f.eks. byggende på de initiativer, der allerede arbejdes med, f.eks. TravelPass (IATA) eller CommonPass (WEF).

Implementeringen af et rejsepas vil give en række logistiske opgaver for både, myndigheder, flyselskaber og lufthavne, ligesom der skal træffes et valg om en digital løsning. Afgørende er, at restriktioner gradvis udfases i takt med at passet indføres.

### **2.1.2** Rejsevejledninger og tærskelværdier

Hvert land sit vejledningsregime og tærskelværdier for incidens. Det besværliggør overblikket for alle parter.

Vi foreslår, at Danmark arbejder for mere ensartede vejledningsregimer og tærskelværdier, så de bedre afspejler risikobilledet. Vi foreslår endvidere, at dette spørgsmål også indgår i ovennævnte fælles arbejdsgruppe.

### **2.1.3** Etablere bilaterale ”sikre korridorer”

Som frontløber til et internationalt rejsepas og en bredere genåbning mm., bør mulighederne for at etablere ”sikre korridorer” med andre ligesindede lande undersøges. Det kan f.eks. initialt være Norge eller Sverige, hvor rejserestriktioner kunne lettes, hvis et gensidigt anerkendt test- og dokumentations-regime blev indført.

Det kan give vigtige erfaringer inden en bredere genåbning. Vi foreslår derfor, at forslaget indgår i ovennævnte arbejdsgruppe mellem myndigheder og erhverv. Det er vigtigt at udrede mulighederne, herunder bilateralt i forhold til f.eks. Norge eller Sverige, som er vigtige ruter for dansk erhvervsliv og for reetableringen af en dansk hub-funktion til resten af verdenen.

### **2.1.4** Vaccinationsprogram og kritiske samfundsfunktioner

Personale, der varetager kritiske samfundsfunktioner indgår i den gældende vaccinationsplan i vaccinationsprogrammet som målgruppe 11. Vaccinationsstart for denne gruppe er planlagt til april. Vi fremhæver, at lufthavne og luftfartsselskaber har personalegrupper, der varetager kritiske og strategiske funktioner for samfundet. Herunder er der også et mindre antal danske luftfartsvirksomheder specialiseret i internationale ambulanceflyvninger, og herunder bringer syge borgere hjem til Danmark.

Vi foreslår, at man i ovennævnte arbejdsgruppe ser på mulighederne for prioritere nærmere definerede kritiske grupper i forbindelse med udformning af målgruppe 11. Personale, der indgår i ambulanceflyvninger udgør et meget lille antal. Det bør overvejes, at disse indplaceres i en endnu tidligere målgruppe.

## **2.2 ”Luftfartspakke II”**

Luftfartspakke I var beskeden, ikke mindst i sammenligning med, hvad der er givet af luftfartsspecifik støtte i andre lande. Der var mange gode politiske intentioner, der dog endte noget anderledes end tiltænkt. EU-Kommissionen var modvillige, primært forårsaget af den selektivitet, der lå i flere af de underliggende ordninger. Det gav anledning til flere politiske

genåbninger og omstruktureringer af pakken. Flere af initiativerne har ikke kunnet udnyttes fuldt ud inden udgangen af 2020.

Der er stort behov for en fornyet målrettet støtteindsats, der både kan hjælpe dansk luftfart igennem den (forhåbentlig) sidste del af krisen, så erhvervet er bedst muligt rustet til at genvinde sin position i det regionale såvel som internationale luftfartsmarked. Det er samtidig vigtigt, at støtteindsatser tager læring af de udfordringer, der materialiserede sig i udmøntningen af pakke I, herunder gennem en målrettet vurdering og indarbejdelse i forhold til begrænsningerne i statsstøttere reglerne.

Vi foreslår, at der i et samarbejde mellem erhverv og myndigheder ses nærmere på mulighederne for nedenstående initiativer. Listen af initiativer er ikke udtømmende.

#### **2.2.1** Initiativer, der kan holde den samlede værdikæde intakt

Det foreslås, at tilstanden og kritiske led i den samlede værdikæde hurtigst muligt udredes med henblik på, at iværksætte initiativer, der kan sikre disses overlevelse.

#### **2.2.2** Statslig dækning af lufthavnstakster, security-afgift og andre statslige afgifter

Det foreslås, at staten med udgangspunkt i, at understøtte genopstarten dækker lufthavnstakster, security-afgift, safety-bidrag mm. for en nærmere afgrænset periode.

#### **2.2.3** Videreførelse af den såkaldte AOC-ordning

Tilgængeligheden af kritiske personalegrupper (nominated postholders mv.) er afgørende for luftfartsselskabers og lufthavnens kapacitet til genstart.

Det foreslås, at den ordning, der blev etableret i forbindelse med luftfartspakke I, fortsættes gennem hele 2021, og at det i den forbindelse undersøges, om listen af funktioner skal udvides (f.eks. flyteknikere). Det forudsættes, at ordningen kan indrettes så den ikke støder på de gældende kompensationslofter i de temporære rammebestemmelser.

#### **2.2.4** Dækning af de mange COVID-19-ekstraomkostninger

COVID-19-foranstaltninger har medført en række ekstraomkostninger for lufthavne og luftfartsselskaber. Herunder blandt andet til lufthavnens logistiske tilpasninger til EASA's COVID-19-retningslinjer og for at imødekomme danske myndigheders krav og restriktioner.

Det foreslås, at staten dækker sådanne omkostninger med tilbagevirkende kraft og frem til 1. oktober 2021.

#### **2.2.5 Den grønne omstilling af luftfarten**

Klimapartnerskabet for Luftfart har leveret en ambitiøs plan til regeringen. Forudsætningen for at levere på målsætningerne er, at forslaget om Luftfartens Klimafond realiseres. Der forudsættes lovhjælp for fonden.

Det foreslås derfor, at klimafonden indtænkes i en ny luftfartspakke, således at fonden kan blive etableret i 2021.

Derudover har Klimapartnerskabet i november 2020 leveret forslag til Finansministeriet om projekter i forbindelse med Grøn Genopretning, hvortil der er afsat 2 mia. kr. årligt. Det bør udredes om disse forslag kan fremmes.

#### **2.2.6 Statslig dækning af ETIAS/EES infrastrukturomkostninger**

Den såkaldte Schengen-lovpakke, der omfatter ETIAS, EES og SIS-forordninger er pt. i proces i Danmark. Det står klart, at specielt de logistiske og infrastrukturelle foranstaltninger til EES-systemet i visse af de danske lufthavne, er ganske investeringskrævende.

Det foreslås derfor, at staten dækker sådanne omkostninger.

#### **2.2.7 Ikke realiserede initiativer fra luftfartens genstarts-team**

Kun en meget lille del af de udgiftskrævende forslag fra luftfartens genstartsteam blev gennemført. Andre blev gennemført i en form, der ikke bidrager væsentligt til genstart af luftfarten.

Det foreslås derfor, at forslagene vurderes på ny, eventuelt i forbindelse med en ny pakke for genstart af dansk eksport. En ny genstartspakke kunne eksempelvis omfatte idéen om bilaterale sikre korridorer.

#### **2.2.8 Udsættelse af en route-takster – Eurocontrol**

Det foreslås, at Danmark arbejder aktivt for, at betaling for en route afgifter til Eurocontrol udsættes i bestemte perioder af 2021 og 2022, f.eks. sommerprogrammet 2021 og 2022. Det vil være et vigtigt bidrag til genopretning.

## **STYRKELSE AF DE GENERELLE ORDNINGER**

### **2.3 Arbejdsmarkedsordningerne**

Længere horisont og fleksibilitet i ordningerne er afgørende for virksomhederne. F.eks. forlænges lønkompensationsordningen kun med få uger ad gangen – i takt med forlængelser af restriktionerne. De korte horisonter vil efter vores bedste vurdering medvirke til markant lavere sikring af arbejdspladser, end tilfældet ville være med en lang planlægningshorisont. I Norge er permitteringsordningerne foreløbig forlænget til 1. juli 2021.

Overordnet set foreslås det, at ordningerne udstyres med lang løbetid og gerne frem til oktober 2021, men således at ordninger kobles til aktivitetsmæssige tærskler, der gør, at de kan reduceres eller afskaffes med kort tidshorisont, såfremt den aktivitetsmæssige situation tillader det.

#### **2.3.1 Forlængelse af lønkompensationsordningen**

Ordningen bør tilføres længere horisont, og der bør være en større fleksibilitet (ind/ud og kombination med delvist arbejde).

#### **2.3.2 Arbejdsdelingsordning**

Ordningen er nu forlænget til udgangen af 2021, men bør tilføres en større fleksibilitet til at træde ind og ud af ordningen.

#### **2.3.3 Voksenlærlingeprogram**

Flere virksomheder med mange ufaglærte har med stort udbytte udnyttet programmet i 2020. Det bidrager til at fastholde medarbejdere, der samtidig opkvalificeres.

Programmet bør forlænges på uændrede vilkår til hele 2021.

### **2.4 Fastomkostningspakkerne**

Kompensation for virksomhedernes faste omkostninger er et vitalt instrument for at holde de hårdest ramte virksomheder oven vande, indtil restriktioner og lukninger lempes.

EU-Kommissionen har længe fastholdt et ”new normal”-standpunkt, der betyder at kun få støtteinitiativer kan godkendes under traktatens krisebestemmelser, men i stedet godkendes under de temporære retningslinjers begrænsninger. Begrænsningerne giver store udfordringer for mange virksomheder.

Kommissionens udsendte dog 28. januar 2021 den femte justering af de temporære retningslinjer. Loftet for faste omkostninger hæves således fra 3 MEUR til 10 MEUR for den samlede periode, der samtidig udvides med 6 måneder (til 31. december 2021). Det er en klar forbedring, men langt fra nok for de større virksomheder. Kommissionen åbner dog samtidig for nye muligheder under traktatens krisebestemmelser, dvs. artikel 107, stk. 2, litra b), herunder blandt andet med henvisning til

luftfartens de facto nedlukning. Disse alternative muligheder bør undersøges nærmere. Det er således vigtigt, at Danmark, jf. den seneste udvikling, arbejder for udvidet brug af traktatens krisebestemmelser frem for den temporære pakkes lofter.

Der er derudover stort behov for kortere sagsbehandlingstid i Erhvervsstyrelsen.

## **2.5 Finansiering**

Mulighederne for statslige lånegarantier er til stede, men udbyttes kun i begrænset omfang. En væsentlig faktor er, at bankerne er meget uvillige til at påtage sig den residuale risiko trods den statslige lånegaranti.

På overordnet plan bør der politisk tages et opgør med denne modvillighed.

Endvidere bør de lånevilkår, som Vækstfonden arbejder under, revideres. Vækstfonden tilbyder f.eks. også et 50/50-arrangement, hvor ejerkredsen bag virksomheden skal deltage. Vi har kendskab til sager, hvor dette må opgives, fordi Vækstfonden har en tærskel på maksimalt 1.500 ansatte på koncernniveau.

De muligheder, der måtte ligge i den nye **Danmarks Genopretningsfond (ATP)**, bør udredes. Fonden har til formål at yde direkte bistand til at rekapitalisere større samfundsberende virksomheder i Danmark. Investeringer foretages via præferenceaktier og tildeling af tegningsretter, og staten vil få del i en potentiel gevinst, hvis en rekapitaliseret virksomhed kommer styrket Covid-19 krisen. Målgruppen er større virksomheder med en omsætning på min. 500 MDKK.

Mulighederne for udsættelse af A-skatteindbetalinger for hele 2021 bør udredes.



### 3. Baggrund og argumenter

#### 3.1 Luftfarten er de facto lukket ned og det fortsætter

##### Året, der gik

COVID-19-krisen har store og alvorlige effekter for luftfartsbranchen. Rejserestriktioner og grænselukningen den 14. marts har stort set sat erhvervet på standby fra dag 1. Antallet af flyvninger er faldet drastisk og passagertallene endnu mere.

Hele 2020<sup>1</sup> sluttede således i forhold til 2019:

- Flyoperationer fra danske lufthavne: - **58,5 %**
- Afgående passagerer fra danske lufthavne: - **74,9 %**

2020-tallene holdes oppe af, at januar, februar og første halvdel af marts var nogenlunde normale. Hvis vi derfor sammenholder perioden april til ultimo december 2020 med samme 9 måneder af 2019, får vi følgende billede:

- Flyoperationer fra danske lufthavne: - **71,2 %**
- Afgående passagerer fra danske lufthavne: - **87,9 %**

Det er dramatisk. Luftfartsvirksomhederne har efter bedste evne tilpasset sig vilkårene, men alene forholdet mellem antallet af operationer og passagertal mere end antyder, at luftfartens indtægtsgrundlag er voldsomt under pres. Det gælder ikke blot luftfartsselskaber og lufthavne, men også langt de fleste andre virksomheder i luftfartens værdikæde, herunder ground handle, flycatering, lufthavnsbutikker, flyværksteder mfl. Det er kun de rene luftfragtsvirksomheder, der har oplevet rimelige tider – fordi fragten med passagerfly er faldet bort.

Samlet set har det haft sine konsekvenser med flere konkurser og ikke mindst et stort antal opsagte medarbejdere, hvoraf mange besidder svært erstattelige kompetencer. Ved årsskiftet 2020/21 er der tale om ca. 6000 opsagte medarbejdere i den direkte sektor. Hertil kommer opsigelser i de indirekte sektorer. Samlet set taler vi om mere end 10.000 medarbejdere.

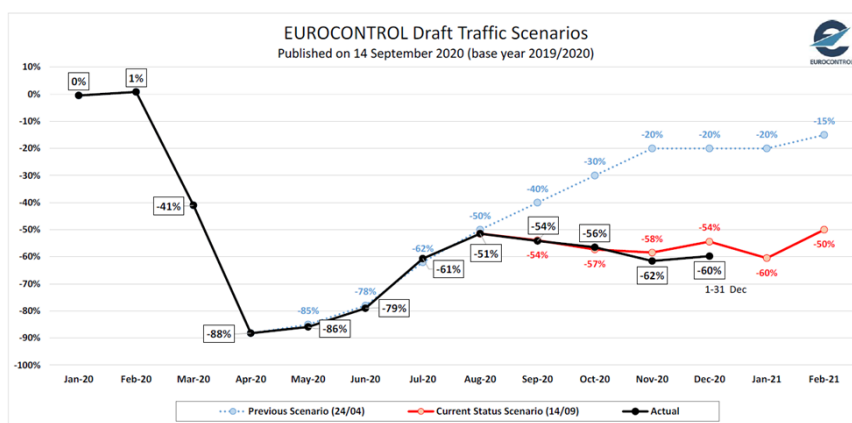
Den seneste udvikling i smitteomfanget og frygten for effekterne af nye mere smitsomme mutationer, har medført behov for yderligere restriktioner. Hele verden er i "rød" i Udenrigsministeriets rejsevejledninger, og erhvervsrejser frarådes nu også. Indrejserestriktionerne til Danmark er ligeledes skærpet, herunder med 24-timers testkrav og flyveforbud. Primo februar indføres endvidere en række skærpede krav til test- og isolation. Selv om vaccinerne er kommet, vil det tage tid at opnå tilstrækkelig

---

<sup>1</sup> 2020-tal bygger på et estimat for december, idet de endelige tal endnu ikke foreligger.

flokimmunitet i Danmark alene. Vi er dertil også helt afhængige af smitte-situation og vaccinations-gennemførelse i andre lande.

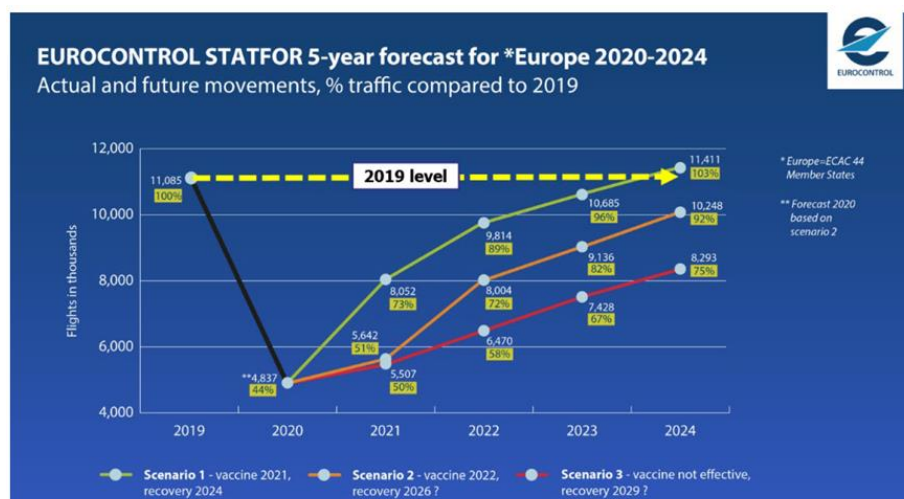
Så 2021 bliver også et hårdt år. Eurocontrols seneste prognose for de første måneder af 2021, taler sit tydelige sprog (figur 1). Et mere optimistisk scenario fra tidligere i 2020 er nu afløst af et langt mere pessimistisk estimat for de første måneder af 2021, jf. figur 1 nedenfor. De danske forventninger til den første del af 2021 er mere pessimistiske, fordi vi reelt starter 2021 på indeks ca. 25 mod Eurocontrols indeks 40.



**Figur 1:** Eurocontrols trafikscenarier for Europa (medio sep)

### Årene, der kommer

Men krisen har påvirkninger, der rækker langt ud over februar 2021, jf. ovenstående. Det vil tage år at få genskabt det stærke danske rutenet og den høje stærke internationale tilgængelighed. Eurocontrols langtidsscenarier giver et bud:



**Figur 2:** EUROCONTROLs seneste 5-års scenarier

Danmark er på et lavere udgangspunkt i forhold til Eurocontrols samlede prognoser – forstærket af de allerseneste rejserestriktioner pr. 9. januar 2021, der tager endnu mere aktivitet ud af trafik og passagerantal. Startpunktet for 2021 i forhold til samme

tidspunkt i 2020 er således et niveau på ca. indeks 25 i flyoperationer og indeks ca. 10 i antal passagerer.

Lyspunktet er igangsætningen af vaccinations-programmet. På nuværende tidspunktet forventer myndighederne, forudsat at vaccine-leverancerne følger planen og uden væsentlige andre problemer, at samtlige målgrupper i udrulningsplanen er færdigvaccineret med udgangen af 2. kvartal.

Det kan give en opsparet opblomstring af ferierejselysten i juli – august, men realistisk set er vi formentlig helt fremme ved vinterprogrammet 2021 (oktober), før vi reelt ser en opadgående tendens i retning af en langsom tendens opad. Det afhænger ikke mindst af situationen i andre lande og omfanget af fortsatte restriktioner i vores samhandelslande samt omfanget af ændret rejseadfærd. Men i lighed med Eurocontrol, er der i dansk luftfart ingen forventning om, at vi er tilbage på 2019-niveau før tidligst 2024.

Med henvisning til samfundsøkonomiens afhængighed af global mobilitet finder vi det bekymrende, at den netop offentliggjorte ”*Vurdering vedrørende genåbning fra den faglige reference-gruppe COVID19 – nationalt varslingsystem*” (januar 2021) ikke også beskæftiger sig med genåbning af rejsesektoren. EASA/ECDC offentliggjorde primo december 2020 en redegørelse for smitterisici i rejsesystemet<sup>2</sup>. Redegørelsen konkluderede, at “*imported cases account for a very small proportion of all detected cases and are unlikely to significantly increase the rate of transmission*”. Selv om der løbende tilkommer ny viden, understreger det et stort behov for at indtænke international rejseaktivitet i genåbningsstrategierne.

En central faktor i at fremme efterspørgsel, er under alle omstændigheder at skabe øget tillid til rejsesikkerheden, der kan fremmes ved at etablere en fælles international (eller som minimum europæisk) platform for rejse- og indrejse-dokumentation af rejsendes vaccinations- og teststatus.

#### Samlet billede:

2021 bliver også et hårdt år. Med de restriktioner, der indførtes i december og 9. januar, er landet og dermed erhvervet – som statsministeren da også konstaterede på pressemøde 28. januar 2021 - de facto nedlukket. Nu gælder restriktionerne frem til udgangen af februar, og meget tyder på, at de derudover forlænges i større eller mindre omfang. Og mere følger i kraft af nye krav til test- og isolation mm.

Vaccinationsprogrammet forventes pt. afsluttet i slutningen af juni. Det kan give et lille håb for lidt fremgang i den sidste del af

---

<sup>2</sup> EASA/ECDC (december 2020). *Guidelines for COVID-19 testing and quarantine of air travellers – Addendum to the Aviation Health Safety Protocol.*

sommeren. Men samlet set er det vurderingen, at det vil tage lang tid, før vi nærmer os en situation med ny fremgang.

Vores egne prognoser peger på, at vi i bedste fald først vil være tilbage på noget, der ligner 2019-niveau i 2024, og at vi potentielt vil se et langvarigt fald som følge af nye vaner og adfærd.

En fællesinternational/europæisk platform for rejse- og indrejse-dokumentation af rejsendes vaccinations- og teststatus er et vitalt instrument for at åbne en fastlåst situation.

### **3.2 De potentielle konsekvenser**

Det er en dybt alvorlig situation, der er livstruende for mange af erhvervets aktører. Først og fremmest for virksomhederne og de ca. 52.000 medarbejdere, der direkte og indirekte hidtil har været beskæftiget i og omkring luftfarten.

Men det er også alvorligt for Danmark som helhed, fordi luftfarten har afgørende betydning for samfundsøkonomien i kraft af sin rolle som kritisk infrastruktur og leverandør af samfundsvital global mobilitet. Udviklingen betyder, at Københavns Lufthavns rolle som nordeuropæisk hub er truet i alvorlig grad. Manglende forbindelser til eksportmarkederne vil vanskeliggøre genopretningen af Danmarks økonomi. Luftfarten har meget stor betydning for Danmarks økonomi og bidrog før krisen til økonomien med ca. 36 mia. kr. i indirekte og direkte effekter og hele 109 mia. kr., hvis de såkaldte katalytiske og inducerede effekter også medtages.

Nye beregninger fra Implement Economics viser, at krisen risikerer, at medføre varig skade på den samlede værdikædes evne til at levere. Herunder er der ikke mindst risiko for tab af knudepunktsfunktionen. Det kan betyde yderligere job-tab på 12 – 15.000 jobs udover de allerede tabte, samt et permanent BNP-tab på 24 mia. kr. eller mere.

Et fravær af en stærk dansk-baseret luftfartsektor og ikke mindst en stærk netværkslufthavn har flere alvorlige konsekvenser for Danmark:

- For det første vil det være meget vanskeligt at reetablere et så stærkt internationalt og oversøisk ruteudbud, som Danmark havde før krisen. Trafikken vil alt overvejende blive punkt-til-punkt, og det vil markant besværliggøre dansk erhvervslivs kontakt til eksportmarkederne og for turismeerhvervet.
- For det andet vil fraværet af en konkurrencedygtig dansk-baseret luftfart i alvorlig grad udfordre opretholdelsen af den samlede fødekæde, lige fra flycatering, flyskoler, simulatorcentre, flytekniske virksomheder og de mange

tilknyttede servicevirksomheder m.fl. Det er en sektor, der omfatter mange små og mellemstore virksomheder, der samlet set beskæftiger mange medarbejdere, og dertil yder et helt centralt bidrag til sektorens udvikling og effektivitet.

- For det tredje vil den danske arbejdsmarkedsmodel, der er kendetegnende for de dansk-baserede luftfartsvirksomheder, blive marginaliseret. Det sker, fordi en stor del af markedet formentlig vil blive overtaget af udenlandske aktører, der bekender sig til andre og mindre samarbejdsorienterede arbejdsmarkedsmodeller. Det er bekymringer, vi deler med de faglige organisationer.
- For det fjerde vil det være vanskeligt at indfri de ambitiøse klimamål, som dansk luftfart har lanceret via klimapartnerskabet for luftfart. Uden en stærk dansk luftfartsbranche, der samarbejder målrettet om at realisere forslagene, risikerer det, at store dele af initiativet blive overladt til udenlandske aktører, der ikke har forpligtiget sig til en opnåelsen af målsætningerne, ligesom Danmark forpasser en chance for at udvikle klimavenlige teknologier, som kan føre til nye danske industrielle styrkepositioner.
- For det femte er der en potentiel risiko for, at de akkumulerede økonomiske effekter af COVID-19-krisen vil true værdikædens konkurrenceevne efter krisen. Det vil ske, hvis brugerfinansierede aktører (f.eks. tilsynsmyndigheder, lufttrafikstyring og lufthavne) efterfølgende søger at kompensere de opsparede krise-relaterede tab gennem øget brugerbetaling. Hertil kommer en markant nedsat evne til at investere, der kan få langtrækkende konsekvenser, som vil skade branchen og erhvervslivet i mange år frem.

#### Samlet billede:

Truslerne er således overhængende, og vil gå fra trussel til realitet, hvis der ikke hurtigst muligt etableres og implementeres en række aktive initiativer, der kan understøtte luftfarterhvervet i kampen for at klare sig igennem og ud af COVID-19-krisen. Det er vitalt for erhvervslivet, beskæftigelsen, turismen og luftfartens grønne omstilling, at Danmark kan fastholde sin stærke position i det internationale luftfartsmarked.

I det følgende afsnit gives derfor en kort oversigt over hjælpepakker i luftfartsperspektiv.

### **3.3 Status over danske hjælpepakker og luftfarten**

#### De generelle pakker

Luftfarten har til dato haft adgang til de mere generelle hjælpepakker, som f.eks. kompensation for faste omkostninger, lønkompensation, arbejdsfordelingsordningen og f.eks. adgang til

lånegarantier i Vækstfonden og EKF. De tre førstnævnte har også været anvendt af erhvervet i stort omfang, hvorimod adgangen til lånegarantier i Vækstfonden stort set ikke er benyttet. Primært som følge af bankernes modvilje til at yde lån.

Den danske og svenske stat har i fællesskab endvidere varetaget ejer-interesserne i SAS ved at tilføre selskabet 11 mia. SEK i ny kapital.

Udfordringerne med de 3 førstnævnte kompensationsordninger er velkendte. Lange godkendelsesforløb med EU-Kommissionen, Kommissionens hidtidige afvisning af fortsat anvendelse af traktatens krisebestemmelser og deraf følgende foretrukne anvendelse af de temporære bestemmelser, der reelt diskriminerer mange mellemstore og større virksomheder. Dertil korte forlængelser af lønkompensations – og arbejdsfordelings-ordningerne, der i praksis umuliggør virksomhedernes planlægning. Dertil kommer, at ordningerne er relativt ufleksible i forhold til virksomhedernes skiftende aktivitetsniveau, hvilket også begrænser virksomhedernes udbytte.

Flere brancher, såsom rejsebranchen, har i stort omfang været tildelt brancherettede hjælpepakker, såvel i form af direkte tilskud som målrettede lånemuligheder (tilbagebetaling af afbrudte rejser). For rejsebranchen (rejsebureauer og rejsearrangører) er der samlet set tale om en størrelse, der udover de generelle pakker, modsvarer 1,5 mia. kr. som ramme, hvoraf 725 MDKK er i direkte støtte.

#### Luftfartspakken af juni 2020

For luftfarten isoleret blev der indgået politisk aftale om den såkaldte luftfartspakke i juni 2020. Pakken udgjorde i alt 259 MDKK, der i udgangspunktet prioriteredes til indenrigsluftfarten (135 MDKK), reduktion af lufthavnsafgifter (90 MDKK) og støtte til reetablering af kritiske ruter (9 MDKK). Derudover afsattes 25 MDKK til et klimabidrag, ”der eksempelvis anvendes til udvikling og produktion af grønne flybrændstoffer”.

Trods de gode politiske intentioner i luftfartspakken, endte den helt anderledes. EU-Kommissionen var modvillige til at godkende flere af ordningerne først og fremmest på grund af den selektivitet, der lå i flere af de underliggende ordninger. Det gav anledning til flere politiske genåbninger og følgende omstruktureringer af pakken. Det tog tid med det resultat, at flere af initiativerne ikke har kunnet udnyttes fuldt ud inden udgangen af 2020. Ordningen med sociale rabatter forsøges videreført i første kvartal 2021, dog tidsmæssigt afhængig af nedlukningens omfang. De 25 klima-millioner forsvandt til droner og er dermed ikke brugt som intenderet.

### Genstartsteam for luftfart

I sensommeren 2020 nedsatte regeringen 8 genstartsteams, herunder et team for luftfarten. Opgaven for teams var at komme med forslag til udmøntning af den såkaldte eksportpakke på netto 480 MDKK i 2020. Nedenfor er samlet en oversigt over luftfartsteamets forslag og status på de politiske beslutninger herom:

| <b>Forslag</b>  | <b>Politisk beslutning</b>                       | <b>Bemærkninger</b>   |
|---|--|---|
| Strategisk vigtige ruter                                    | Besluttet, men ikke gennemført endnu             | Bevilling CPH-Connected med 17 MDKK og Vestdanmark Connected med 10 MDKK                              |
| Danmark som turistland                                      | Delvist gennemført                               | 35 MDKK til Visit Danmark – målrettet indenlandsk turisme   |
| Digitalisering Cargo SC                                     | Ikke gennemført                                  |   |
| Rejsevejledninger, erhvervsrejser og test (3 forslag)       | Delvist gennemført                               | 3 MDKK afsat til dækning af statens omkostninger  |
| EU-rejseregime  | Delvist gennemført                               | Kræver ikke midler  |
| Vitale medarbejdere   | Piloter: ikke gennemført<br>AOC: ikke gennemført | Piloter: pulje på 20 MDKK i Beskæftigelsesministeriet.<br>AOC: 40 MDKK 2020 taget fra luftfartspakken |
| Bortfald af afgifter (safety-bidrag, promilleafgift mm)     | Ikke gennemført                                  | 25 MDKK taget fra luftfartspakken til at dække statens mindre-indtægter 2020                          |
| Luftfartens Klimafond                                       | Ikke gennemført                                  |   |
| Opdatering af luftfartsstrategi - sikring af CPH's position | Ikke gennemført                                  |   |

**Tabel 1:** Overblik over udkommet af genstartsteamets anbefalinger

Luftfartsteamet så sig selv om enabler for eksporterhvervene, og fremkom derfor ikke med store udgiftskrævende forslag. Men i betragtning af luftfartens faciliterende rolle for eksporterhvervene, er den politiske prioritering marginal.

### Samlet billede

Luftfarten har haft nytte af de generelle pakker på lige fod med andre brancher, der er hårdt ramt af COVID-19-effekterne. Desværre lider de generelle pakker af en række udfordringer, jf. ovenfor. På tilsvarende vis har udbyttet af arbejdet i genstartsteamet også været ret begrænset. Sektor-specifikt har der kun været begrænset prioritering af luftfarten, f.eks. sammenholdt med rejsebranchen. Det er overraskende i forhold til luftfartens store bidrag til den globale mobilitet, som Danmark er så afhængig af.

I forhold til vores nabolande, er der også store forskelle, jf. det følgende afsnit.

### **3.4 Nabolandstjek**

Danmark har et tæt luftfartsfællesskab med Norge og Sverige. Derfor er det oplagt at sammenligne støtteforanstaltninger mellem de 3 lande. De væsentligste programmer, der er direkte rettet på luftfarten (til dels ud over generelle støtteordninger) og deres varighed fremgår af nedenstående.

#### **Norge:**

- Permitteringsordning med forhøjet dagpengesats forlænget frem til 1. juli 2021
- Igangværende proces om kompensation for omsætningsbortfald – forventes igangsat primo 2021.
- Fastomkostningskompensation fortsætter til og med april 2021 og er under justering for længere varighed.
- PSO – indenrigs: køb af flyruter for 2 mia. NOK hele 2021 (forlængelse af 2020-ordning)
- Bortfald af passagerafgifter for hele 2021 (forlængelse af 2020-ordning)
- Støtte til Avinor (lufthavns- og flyvesikringstjeneste-ejer) på 5 mia. NOK (kapitalisering og driftsstøtte). Yderligere støtte i 2021 under politisk drøftelse.

Den norske regering offentliggjorde 29. januar 2021 et nyt udspil til støtte for norsk luftfart.

Udspillet er på mere end 7 mia. NOK, og indeholder blandt andet yderligere 2,75 mia. NOK til Avinor-koncernen for 1. halvår af 2021, knap 1,4 mia. NOK til statslig indkøb af trafik, 1,6 mia. NOK til bortfald af luftfartsrelaterede afgifter samt 1,5 mia. NOK til Norwegian. Dertil kommer en direkte kompensationsordning for luftfartsselskaberne, som man dog afventer med at sætte beløb på til Norwegianes rekonstruktion er på plads.

Den norske regering angiver, at den samlede målrettede støtte til norsk luftfart herefter vil udgøre 21 mia. NOK (2020 og 2021).

#### **Sverige:**

- Permitteringsordning forlænget til og med juli 2021 (justeringer fra april - reduktion fra 80% til 60 %)
- Fastomkostningskompensationsordning pt. til og med februar 2021 (en ordning der ligner den danske)
- Reducerede lufthavnsafgifter på Swedavia's lufthavne foreløbig frem til marts 2021
- Støtte til Swedavias lufthavne – i alt 3,15 mia. SEK (kapitalisering)
- Støtte til Luftfartsverket (flyvesikringstjenesten) på 900 mio. SEK
- Støtte til vagtdækning på samfundskritiske lufthavne.



Der forventes yderligere støtte til Swedavia og Luftfartsverket i 2021.

Ud over Norge og Sverige er der også massive støtteprogrammer i gang i en række andre lande, herunder også støtteprogrammer, der rækker langt ind i 2021. Nedenfor blot et antal udvalgte eksempler, hvor den godkendte støtte rækker ind i 2021:

| Land     | Hvad?   |
|----------|---|
| Tyskland | Godkendt støtte til rekapitalisering af TUI under det midlertidige rammeværk. I alt 1,25 mia. Euro.                 |
| Belgien  | Godkendt støtte til at staten afholder udgifter til lufttrafikstyring i 2021. I alt 32 mio Euro.                    |
| Polen    | Godkendt støtte under det midlertidige rammeværk på i alt 650 mio. Euro til luftfartsselskab (kapitalisering).      |
| Tyskland | Støtte til alle tyske lufthavne – ca. 1,36 mia. Euro. Direkte støtte, lån og garantier. Forlænget til 30. juni 2021 |
| Italien  | Direkte støtte til Alitalia med virkning fra 30. december 2020. 73 mio. Euro  |
| Frankrig | Godkendt støtte til Air France på 7 mia. Euro (kapitalisering)  |

**Tabel 2:** Udpluk af andre landes støtteprogrammer

Det er tydeligt, at flere lande støtter massivt op om luftfartens overlevelse og evne til at komme styrket ud af krisen. Hvor der er en aktiv strategi, er der også fokus på at sikre landets fremtidige position i luftfartsmarkedet.

#### Samlet billede:

Specielt Norge skiller sig ud. Som EØS-land er der tydeligvis flere frihedsgrader i forhold til EU-Kommissionens modvillige indstilling til statsstøttegodkendelser. Kendetegnende for de norske programmer, og for den sags skyld flere andre landes, er en bevidsthed om luftfartens samfundsmæssige betydning, og derfra en villighed til relativt lange perspektiver i støtteprogrammerne, der giver virksomhederne en brugbar planlægningshorisont og som sigter på en sikring af erhvervets relative markedsposition efter krisen. Begge dele er stærkt efterlyst i Danmark.