

Høringsnotat

Bekendtgørelse om støtteordning nr. 2 til lønudgifter til kritisk personale i luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 29. marts 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om støtteordning nr. 2 til lønudgifter til kritisk personale i luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 12. april 2021.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger.

Erhvervsstyrelsen og Erhvervsministeriet.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

Jettime A/S, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Dansk Erhverv, Dansk Luftfart/Dansk Industri og BenAir A/S

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Offentliggørelse og ansøgningsproces

Jettime A/S finder på baggrund af luftfartsselskabernes store behov for likviditet samt på baggrund af Trafikstyrelsens erfaring fra den første ordning, at processen med den nye bekendtgørelse bør kunne foregå således, at publiceringen af bekendtgørelsen sker hurtigere mhp.

at ansøgningsfristen også kan rykkes frem, så der maksimalt er en 5 dages ansøgningsfrist, som Jettime foreslår kan være den 26. april og hvor udbetaling kan ske allerede 10 dage senere, den 7. maj.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning finder, at Trafikstyrelsen bør forberede ansøgningsprocessen, mens man afventer EU-Kommissionens godkendelse og vedtagelsen af aktstykke.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning anbefaler derfor, at Trafikstyrelsen reducerer tidsforløbet i ansøgningsprocessen således, at styrelsen snarest efter den 12. april anmoder om ansøgninger med en tidsfrist til selskaberne på en uge, herunder meddeler selskaberne, at dette gøres for at være klar til hurtig udbetaling af støttemidler. Der skal naturligvis tages forbehold for EU-Kommissionens godkendelse og Folketingets godkendelsesproces af det tilhørende aktstykke.

Dansk Luftfart/Dansk Industri bemærker, at branchens økonomi er meget presset, og opfordrer til, at Trafikstyrelsen gør sagsbehandlingen med ordningen så kortvarig som mulig.

Bekendtgørelsens ikrafttræden er afhængig af EU-Kommissionens godkendelse samt Folketingets vedtagelse af aktstykke.

Ansøgningsfristen kan ikke være før ikrafttræden af bekendtgørelsen, da den i så fald ikke vil kunne håndhæves og ansøgningsfristen den 14. maj var oprindeligt fastsat ud fra at give luftfartsselskaberne rimelig tid til ansøgning efter bekendtgørelsens ikrafttræden.

Aktstykket er vedtaget af Finansudvalget den 8. april 2021, men EU-Kommissionens godkendelse er først modtaget den 3. maj 2021.

Trafikstyrelsen har derfor nu mulighed for at udgive bekendtgørelsen med ikrafttræden den 7. maj 2021 og med samtidig imødekommelse af ønsket om en forkortet ansøgningsfrist på 5 dage fra ikrafttræden, som foreslået af Jettime, er ansøgningsfristen i bekendtgørelsen fremrykket til 12. maj 2021.

3. Støtteordningens omfang/yderligere midler

BenAir A/S bemærker, at da situationen højst sandsynligt vil trække ud i mange måneder, før man rigtigt kan vende tilbage til et anstændigt driftsniveau, er der brug for meget mere støtte end kun løndækning for et par AOC post-holders.

Selskabet nævner i den forbindelse en række personalegrupper, funktioner mm., hvor de faste omkostninger også bør dækkes.

Ydermere mener BenAir A/S, at støttepakken også bør dække fakturrede udgifter og ikke kun løndækning, så også eks. kontraktansatte omfattes.

Dansk Erhverv henstiller til, at myndighederne følger disponeringen af midlerne løbende, og samtidig tager de nødvendige skridt til at sikre evt. yderligere midler, såfremt de 30 mio. kr. disponeres fuldt ud før 31. maj, og der fortsat er behov for kompensation.

Støtteordningen, der udmøntes med denne bekendtgørelse, er en genindførelse af støtteordningen fra efteråret 2020, som blev indført på baggrund af en aftale mellem regeringen, Venstre, Radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti af 8. oktober 2020, som en del af Luftfartspakken. Af aftalen fremgår det, at støtteordningen alene skulle dække kritisk personale i relation til AOC-et og dette gælder således også for genindførelsen af ordningen.

Definitionen af kritisk personale omfatter de poster, som der er et lovmæssigt krav om, for at et selskab kan opretholde sit AOC, jf. forordning (EU) nr. 965/2012, forordning (EU) nr. 1321/2014 og Det danske Nationale Sikkerhedsprogram for Civil Luftfart (NASP).

Det er derfor ikke muligt at omfatte andre personalegrupper eller funktioner af ordningen.

Trafikstyrelsen vil følge disponeringen af midlerne løbende, men bemærker, at tilførsel af yderligere midler vil kræve en politisk aftale.

4. Dansk AOC

Dansk Luftfart og Dansk Industri bemærker, at ordningens formål som ordning nr. 1 er at støtte luftfartsselskaber, der er indehaver af dansk AOC, og at SAS formentlig ikke vil kunne omfattes heraf, da SAS' AOC er fællesskandinavisk baseret bl.a. på dansk licens.

Dansk Luftfart og Dansk Industri finder, at SAS' særskilte fællesskandinaviske konsortialstruktur, herunder den særlige skandinaviske ordning for kontrol og tilsyn, bør kunne betinge, at SAS kan omfattes af ordningen og anmoder om, at dette undersøges og overvejes. I praksis kan konsortiefordelingen evt. anvendes, sådan som det også er sket ved andre danske støtteordninger.

Dansk Luftfart og Dansk Industri bemærker, at ovenstående spørgsmål var ikke relevant under ordning 1, fordi SAS havde nået støtteløftet på anden ordning under TF 3.1.

Trafikstyrelsen bemærker, at SAS har et AOC dateret 28. oktober 2014, som er udstedt i fællesskab af Trafikstyrelsen (DK), Luftfartstilsynet (NO) og Transportstyrelsen (SE).

Selv om AOC'et således kan betragtes som både dansk, norsk og svensk, så er hovedvirksomheden ikke i Danmark.

Den politiske intention har været at sikre lønudgifter til kritisk personale i Danmark. Af samme årsag er det præciseret i bekendtgørelsen, at den gælder for luftfartsselskaber med udelukkende dansk AOC, jf. definitionen i § 3, nr. 2.

5. Maksimale støttebeløb pr. selskab

Trafikstyrelsen er efter udsendelse af høringsudkast blevet opmærksom på et behov for at justere det maksimale støttebeløb for det enkelte selskab, da der med ordning nr. 2 er tale om en længere støtteperiode på 5 måneder i forhold til støtteordning nr. 1, der gjaldt for 3 måneder. Endvidere er Trafikstyrelsen blevet opmærksom på, at EU's maksimumsgrænse for støtte fejlagtigt var fastsat for lavt.

I § 4, stk. 2, er det maksimale støttebeløb for det enkelte selskab således forhøjet fra 4 mio. kr. til 6,5 mio. kr. og i § 4, stk. 8 er beløbet rettet fra 1.600.000 EUR til 1.800.000 EUR.

6. Øvrige ændringer

Trafikstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte lovtekniske og redaktionelle ændringer.

Bilag 1

Høringsliste

Air Alsie A/S
Air Greenland A/S
Atlantic Airways, Faroe Islands P/F
Bel Air Aviation A/S
Benair A/S
Blackbird Air A/S
Blue West Helicopters Greenland ApS
Board of Airline Representatives in Denmark
Bornfly ApS
Brancheforeningen Dansk Luftfart
Copenhagen AirTaxi A/S
C9H ApS
DAT A/S
Dansk Erhverv
Dansk Industri (DI)
Danske Regioner
Erhvervsflyvningens sammenslutning
Erhvervsministeriet
Erhvervsstyrelsen
ExecuJet Europe A/S
FlexFlight ApS
Færøernes Landsstyre
Great Dane Airlines A/S
Greenlandcopter A/S
Grønlands Selvstyre
Helico ApS
Jettime A/S
KL
KN Helicopters A/S
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
NewCopter ApS
NHV A/S
Nordic Seaplanes A/S
North Flying

Rigsombudsmanden på Færøerne

Rigsombudsmanden i Grønland

SAS A/S

Star Air A/S

Starling Air

Sun-Air of Scandinavia A/S

Sunclass Airlines ApS

Uni-Fly A/S