

Hørings svar til udkast til bekendtgørelse om implementering af luftfartspakken - TS30302-00172

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Carsten Nieburhrs Gade 43

1577 København V

info@tbst.dk

cc: ajo@tbst.dk

Att.: Anders Jøndrup

Hørings svar

Alsie Express A/S, Lufthavnsvej 3, DK-6400 Sønderborg

20. august 2020

Høringsberettiget, som operatør på følgende danske indenrigs- og seriecharterruter.

Sønderborg – København

Sønderborg – Bornholm

Serieruter til Italien

Grundlæggende mener vi, at den foreslåede udmøntning af aftalen mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre og Det Konservative Folkeparti om Luftfartspakken af 25. juni 2020 med revision af 24. juli 2020, ikke lever op til den politiske intention i aftalen, om at understøtte reelt tab, baseret på aktuelt medgåede omkostninger og realiseret efterspørgsel ved genstart af flyvning på de danske indenrigsruter efter nedlukningen på grund af COVID 19. Målet var hurtigt og bedst muligt at reetablere beflyvning og frekvens på indenrigsruterne og afdække selskabernes tabsrisiko på manglende efterspørgsel under opstarten. Indsatsen skal gavne erhvervslivets mobilitet og sammenhængskraften i samfundet.

Vi har følgende kommentarer til forslaget vedr. indenrigsflyvning:

1. Indenrigsflyvning Danmark - paragraf 3 stk. 3 – Tabet bør opgøres for dækningsperioden dvs. fra 1. august 2020 til 31. december 2020.
2. Indenrigsflyvning Danmark - paragraf 4 stk. 3 - Begrebet min. 20 % belægning bør gælde en konsolideret rundtur i stedet for et enkelt ben. Efterspørgsel på indenrigstrafik er retningsbestemt fra provinsen om morgenen og retur om aftenen. Risikoen er, at vi ikke er støtteberettiget på morgensegmentet, da lastefaktoren kan være over 70 % og ikke er støtteberettiget retursegmentet, hvis lastefaktoren er under 20 %. En konsolideret rundtur kunne give over 20 % belægning på den samlede rundturs produktion og samlet set også være under 70 %. Det vil skabe incitament for at øge frekvensen hurtigst muligt. Indsættelse af mere kapacitet sker oftest med rundturer.
3. Til de økonomiske beregningsmodeller er der brugt nye " skæve " datoer. For at undgå yderligere omkostninger til beregning af disse skæve perioder foreslå vi, at man anvender hele måneder.

Høringsvar til udkast til bekendtgørelse om implementering af luftfartspakken - TS30302-00172

4. Tabsopgørelsen skal være revisorpåtegnet. Der påføres selskaberne et meget stort beregnings- og afregningsarbejde – der efterfølgende i sin helhed igen skal revisorpåtegnes. Det medfører store ekstra omkostninger, som ikke dækkes, da de jo ikke er medregnet i tabsopgørelsen fra COVID 19 stilstandsperioden.
5. Det vil være ekstremt vanskeligt at nå, at have alle opgørelser fra en produktionsperiode klar til den 10. i den efterfølgende måned. Mange data vil først være tilgængelige medio eller ultimo den efterfølgende måned og man vil skulle arbejde med estimerede oplysninger, hvilket ikke kan revisorpåtegnes.
6. Selskaberne bør månedligt informeres om det til enhver tid tilbageværende restbeløb i støtteordningen. Hvis TBBS ikke mener at være i stand til at honorere kommende måneds støtteudbetaling bør selskaberne informeres herom straks.

Danske Indenrigsruter har stor værdi for mobiliteten i samfundet, især for yderområderne. Erhvervsrejsende er afhængig af at kunne transitere i København til trafikknudepunkter i hele verden. Uden et velfungerende indenrigsnet vil genoprettelsen af Københavns Lufthavn, som et af Nordeuropas knudepunkter være truet og trafik vil ledes udenom Danmark.

Sønderborg, den 20. August 2020

Lone M. Koch

Chairman of the board at Alsie Express

lmk@alsie.com

Direct: +45 7345 2918

Mobile: +45 4093 6306

alsieexpress

Alsieexpress.dk +45 88811111



Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V



Høringsvar: Støtteordninger til luftfarten

Det er med stor glæde, at Billund Lufthavn noterer sig aftalen om luftfartspakken, som er indgået mellem regeringen, Venstre, Radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti. Det er vores overbevisning, at luftfartsbranchen og rejsebranchen i Danmark har brug for alt den hjælp, man kan få midt i denne historiske krise.

I forbindelse med implementeringen af ordningerne har Billund Lufthavn gjort sig følgende overvejelser:

Støtteordning til luftfartsselskaber ifm. lufthavnsafgifter

Det er for Billund Lufthavns vegne afgørende, at flyselskaber – danske, såvel som udenlandske selskaber – får så let og så meget støtte som muligt. Derfor ønsker vi, at processen med at modtage støtten være så smidig som muligt. I den forbindelse har vi følgende kommentarer til bekendtgørelsens § 4:

Det skal være let for udenlandske flyselskaber at søge midlerne, og derfor henstiller vi til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udarbejder en udførlig og engelsksproget online guide, som udenlandske flyselskaber kan tage udgangspunkt i, når de ansøger om støtte.

Herudover forudser vi en udfordring i, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal have ansøgningerne i hænde senest den 10. i hver måned, da lufthavnens faktureringsprocesser betyder, at flyselskaberne ofte først senere på måneden har faktureringsgrundlaget i hænde.

Vigtigst, er det vores vurdering, at det er problematisk, at kopi af faktura fra lufthavnen skal vedlægges ansøgningen fra flyselskaberne. Opkrævninger mellem lufthavne og flyselskaber vil have kommerciel karakter og er derfor forretningskritiske for lufthavnene. På fakturaer

18. AUGUST 2020

HØRINGSSVAR

BILLUND LUFTHAVN A/S
PASSAGERTERMINALEN 10
DK-7190 BILLUND

TLF 76 50 50 50

JHE@BLL.DK
DIREKTE 76505100

WWW.BLL.DK

mellem lufthavne og flyselskaber vil der normalvis udover passager- og startafgifter ligeledes være påført f.eks. priser på specialydelser eller opstartsrabatter. Dette vil være forretningskritiske oplysninger for lufthavnen, som man ikke vil være interesseret i at dele i det offentlige rum med f.eks. andre lufthavne.

Derfor er det vores forslag, at flyselskaberne vedlægger en kopi af takstbladet for den pågældende lufthavn pr 1. marts 2020 samt en opgørelse over antallet af passagerer og flyvninger – dette i lighed med ansøgningsprocessen fra lufthavnene (jfr. udkastet til bekendtgørelsen om støtteordningen til danske lufthavne i anledning af COVID-19-udbruddet §4, stk. 3).

SIDE 2/3

Støtteordning til midlertidig indenrigsrutestøtteordning til luftfartsselskaber.

For at støtteordningen får størst mulig effekt i forhold til intentionen, mener Billund Lufthavn, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal være særligt opmærksomme på beregningen af belægningsprocenterne. Udkastet lægger op til, at hver flyvning ansues individuelt – og at det er belægningsprocenten på hver enkelt flyvning, der er afgørende for støtten. Billund Lufthavn mener, at dette bør ændres til, at man anvender en gennemsnitsbetragtning på måneden i stedet.

Udføringen kan simplificeret skitseres således med udgangspunkt i et 100 sæders fly, men 3 daglige afgangse mellem Billund (BLL) og København (CPH);

	Belægning/Passagerer		
Morgen	BLL	CPH	85
	CPH	BLL	15
Middag	BLL	CPH	50
	CPH	BLL	50
Aften	BLL	CPH	15
	CPH	BLL	85

Ovenstående eksempel gengiver virkeligheden for det naturlige flow af passagerer gennem dagen på et indenrigsfly mellem Jylland og København. Strømmen af passagerer fra Jylland til København er størst om morgenen og retur igen om aftenen. Selv om f.eks. flyvningen ud om

morgen har en høj (og rentabel) belægning, betyder den svage returbe-
lægning, at totaløkonomien for rotationen BLL-CPH, CPH-BLL om morgen
er tabsgivende (og ligeledes om aftenen). Dette vil afholde flyselska-
bet fra at genopstarte ruten, da flyvningerne ikke er berettiget til
støtte. Anlægger man i stedet en gennemsnitsbetragtning, vil man
kunne få støtte fra den gennemsnitlige belægning over dagen (måne-
den) på 50% og op til 70% på alle sæder.

Såfremt ovenstående måtte give anledning til spørgsmål, er I meget
velkommen til at kontakte mig.

SIDE 3/3

Med venlig hilsen

Jan Hessellund
Adm. direktør
Billund Lufthavn A/S

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

20. august 2020

PEHE

Att: Anders Jøndrup

DI-2020-03857

Deres sagsnr.: «CaseContact_EksternReference»

info@tbst.dk

cc: ajo@tbst.dk

Bemærkninger til udkast til bekendtgørelser vedrørende luftfartspakke. J.nr. TS30302-00172

Vi takker for det fremsendte høringsmateriale. Vi har følgende bemærkninger til de 3 bekendtgørelsesudkast:

Støtteordning til lufthavne / luftfartsselskaber (takstrabat)

Nedenstående bemærkninger omfatter begge udkast til støtteordninger.

I § 3, stk. 2 angives en fordeling af de samlede 90 MDKK med henholdsvis 30 MDKK til lufthavne hhv. 60 MDKK til luftfartsselskaber. I det omfang, at bruttobeløbet ikke udnyttes i den ene af ordningerne, vil det være hensigtsmæssigt, hvis overskydende midler kan overflyttes til den anden ordning. Vi forudsætter, at dette er muligt.

I § 2, stk. 3, 1) angives det, at virksomheder, der ikke var kriseramte per 31. december 2019 kan søge støttemidler efter disse bekendtgørelser. Der henvises i stk. 4 (samme paragraf) til bestemmelserne i forordning 651/2014, artikel 2, pkt. 18. Vi har ikke umiddelbart kendskab til virksomheder, der vil være omfattet af denne definition.

Der henvises i § 3, stk. 8 til afsnit 3.1 i Kommissionens meddelelse om Midlertidige Rammebestemmelser for statslige foranstaltninger. Vi finder, at der kan være behov for præcisering af, hvordan denne bestemmelse og henvisningen hertil skal tolkes. Vi forstår henvisningen således, at den udelukkende henviser til situationer, hvor en virksomhed har modtaget anden støtte efter de samme midlertidige de minimi-regler.

Det angives i §4, stk. 2, at indsendelse af støtteanmodning skal ske senest den 10. i den efterfølgende måned. Det bemærkes hertil, at eksempelvis opgørelse fra lufthavne ofte foreligger senere end den 10. i måneden. Det bør overvejes om fristen kan gøres lidt længere.

Det fremgår af § 3, stk. 4, at der kan ydes støtte til ruteflyvninger og charterflyvninger med passagerer. Dette er i kontrast til § 2, stk. 1, hvoraf kun ruteflyvning fremgår. Vi



finder det afgørende, at egentlige charterselskaber i det omfang, de har flyvninger, kan få adgang til ordningen.

Der lægges i begge udkast op til månedlige støtteanmodninger. Vi formoder, at dette er begrundet i ønsket om at sikre overblik over udbetalinger og resterende saldi af de samlede støttebeløb. Månedlige opgørelser er imidlertid relativt ressourcekrævende. Vi opfordrer derfor til, at der ses på en mere smidig administration.

Midlertidig rutestøtteordning (Indenrigs)

Formuleringen i § 3, stk. 3 er kryptisk. Vi tolker bestemmelsen således, at selskaber der enten havde beflyvning fredag den 1. marts 2020 eller fredag den 2. august 2020 er omfattet af ordningen.

Tabsopgørelsesperioden fastlægges i § 3, stk. 1 til 13. marts 2020 til 15. juni 2020. Vi er opmærksomme på, at spørgsmålet indgår i den verserende drøftelse med EU-Kommissionen. Vi skal i denne forbindelse understrege vigtigheden af, at perioden udvides så langt ud i efteråret 2020 som det er muligt.

Tabsopgørelsesmetoden fastlægges i § 3, stk. 3 – stk. 6. Vi forudsætter, jf. ordet ”samlede” i stk. 4, at tabsopgørelsen relaterer til den samlede virksomheds aktiviteter.

Tabsopgørelsesperioden opererer med andre terminer end øvrige støttepakker (f.eks. henholdsvis 8. marts og 8. juli). Andre terminer end de gængse, vil medføre øgede administrative omkostninger for selskaberne, herunder til revisor. Det bør overvejes, om det er muligt at tilpasse terminerne til terminerne i øvrige støttepakker.

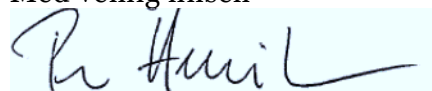
§ 4, stk. 3 angiver, at luftfartsselskabet skal have besat mindst 20 pct. af sæderne på en afgang for at være berettiget til rutestøtte. Vi forudsætter, at reglen henviser til bookinger, idet der pt. ofte er en del no-shows. Vi erindrer endvidere om spørgsmålet om vægtvariabel sædekapacitet på de helt små fly. Vi forudsætter, at dette kan indgå mod behørig dokumentation i de tilfælde hvor sædekapaciteten på den enkelte afgang er reduceret som følge af vægtbegrænsninger jf. også § 5 stk. 3, 1).

§ 4, stk. 4 angiver grundlaget for beregning af luftfartsselskabets gennemsnitlige billetpris. Vi bidrager meget gerne til den videre fastlæggelse af beregningsgrundlaget.

Formuleringen i § 4, stk. 5 synes at udelukke eventuelle forlængede perioder for sæsonruter. Det bør ikke være en konsekvens af bestemmelsen.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående og for videre dialog.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
Dansk Luftfart / DI Transport

Anders Jøndrup

Fra: Jesper Rungholm <rungholm@dat.dk>
Sendt: 19. august 2020 21:07
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup; Robert Rungholm; Halldor Sigurdarson
Emne: Kommentarer til støtte ordning for indenrigs fly.

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8235168

TBST

Høringssvar i forbindelse med indenrigs ruteflyvnings støtte.

1. Som udtrykt tidligere, så er det en absurd begrænsning af støtten som er udtænkt. Et underskud i marts, april og juni har ingen relevant forbindelse til et Covid relateret driftstab i efteråret 2020. Metoden rammer de selskaber som har udvist rettidigt omhu og begrænset deres tab og favoriserer ukritisk de selskaber som ikke har formået at det samme. At det endnu engang er SAS der bliver den store vinder er ganske simpelt urimeligt og næppe tilfældigt. Efter forespørgsel i ERA om situationen i Europa så har jeg ingen indikation fra andre lande med luftfartstøtte, at man skulle være begrænset til et tab lidt i det samme korte tidsrum. Det ser ud til at være en metode og begrænsning udtænkt til brug for Danmark alene. Måske fordi SAS får primært glæde af dette. Gårdagens melding om Vestagers godkendelse af SAS støtte viser udmærket at der er to sæt spilleregler.
2. Med ref til ovenstående er det ganske sandsynligt, at man kommer i den helt urimelige situation at to ud af tre selskaber der konkurrerer på den samme rute får støtte og et enkelt selskab gør ikke. Rute støtte på en sådan rute med konkurrence mellem to eller flere selskaber må derfor ophøre for alle selskaber når og hvis et af selskaberne på ruten ikke længere får støtte eller fortsætte ubegrænset for alle på ruten.
3. Som ordlyden er nu i i paragraf 4 stk 5 vil det ikke være muligt for os at forlænge sæson flyvningerne mellem Bornholm og Jylland. Jeg tror ikke at dette var meningen og det bør ændres.
4. Det er ikke fuldstændigt klart om der er tale om beregning af indkomst og tab alene for indenrigs produktion eller er det globalt for virksomheden?
5. De økonomiske beregningsmodeller og krav er skabt uden hensyntagen til virkelighed. Hvorfor helt nye datoer? Der er allerede brugt formuer på beregninger og revisor arbejde i forbindelse med kompensationsordningerne. Brug da de samme datoer derfra eller i det mindste i hele måneder så vi ikke skal starte helt forfra. Afhængig af svaret herunder i 6) så er det et massivt regnearbejde og kostbar revisor bistand der er beskrevet.
6. Kravet om revisor påtegning på basis a de beskrevne krav er en stor opgave at efterleve. Det er hverken detaljeret nok beskrevet til at arbejde ud fra eller omvendt, bevist skrevet som værende "High Level only". Det skal være det ene eller det andet.
7. Med ref til ovenstående 6) er dato fristerne for støtte opgørelser næsten umulige at efterleve. Det er urealistisk kort tid til serøs gennemgang og sagsbehandling hvis det skal være grundigt. Men hvis det er ment som "High Level only" så skriv det og så rækker tidsfristerne såmænd fint.
8. En opsigelses/nedluknings frist på 5 dage er helt ude af synkronisering med vores forpligtelser overfor passagererne. TBST lader til at have glemt passagerrettigheder og EU261 situationen. Et absolut minimum af 14 dage er nødvendig for om-bookning ved eventuel nedlukning af ruter eller afgang som følge af stop for støtte.

9. med ref til ovenstående 8) er det nødvendig med løbende månedlig transparens i udbetaling og restbeløb i støtte ordning. Det er helt uacceptabelt hvis vi indsender støtte opgørelse for en måned, for derefter at få afslag på udbetaling fordi pengekasen i mellemtiden er løbet tør.

Med venlig hilsen / Best regards

Jesper Rungholm

Captain / CEO

DAT GROUP

Phone: +45 75583777

rungholm@dat.dk



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

20. august 2020

Bemærkninger til høring af bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring den 14. august 2020.

Efter gennemlæsning har vi intet at bemærke.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef
Transport & Infrastruktur

Anders Jøndrup

Fra: Dan Banja <es@es-daa.dk>
Sendt: 20. august 2020 12:17
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup; Dan Banja
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken (j.nr. TS30302-00172); ES 273-20.

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8236936

ES 273-20

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken.

ES har følgende bemærkninger og anbefalinger:

Generelt.

ES noterer med tilfredshed punktet om Klageadgang, som giver mulighed for at klage over afgørelser, som er truffet i henhold til bekendtgørelserne.

Kravet om revisorpåtegning bør være ud fra et proportionalitetsprincip. De små og mellemstore selskaber bør ikke underlægges samme krav som de store selskaber. For de små og mellemstore selskaber bør det principielt være en overordnet revisionsbetragtning. Har TBST imidlertid indtryk af, at et sådant selskab ikke efterlever bekendtgørelsens krav, kan TBST ekstraordinært anmode om en revisorpåtegning.

Bekendtgørelse om støtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet.

ES noterer, at støtteordningen finder anvendelse i perioden 1. august 2020 til 31. december 2020, jf. §2.

§3, stk. 9. giver TBST bemyndigelse til efter eget skøn at beslutte, om støtteordningen skal forkortes eller satsen nedsættes. ES vil i den forbindelse anmode om, at der tilføjes, at TBST, i god tid forinden nogen beslutning og under sine overvejelser herom, inddrager berørte luftfartsselskaber i denne proces således, at de er vel forberedte på kommende ændringer.

§4, stk. 3. 1) kan være selskabs-fortrolige oplysninger, som selskabet ikke er interesseret i bliver offentligt kendt. Der bør findes en anden og forretningsmæssig sikker måde for selskaberne at kunne indberette om de samlede støtteberettigede omkostninger og støttebeløb.

Bekendtgørelse om midlertidig rutestøtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet.

ES noterer, at støtteordningen finder anvendelse i perioden 1. august 2020 til 31. december 2020, jf. §2.

§2. stk. 4. bør udgå, jf. nedenfor bemærkninger til §3:

- ES støtter principielt ikke grundlaget for tabsopgørelse, jf. §3.
- De politiske partier bag aftalen ses ikke at have aftalt noget om den anførte berettigelse til støtte i stk. 1 og 2.
- Formålet med støtten er at få gang i indenrigsflyvningen igen. Derfor kan det ikke være historiske forhold, som skal være grundlag for støtte, men de i perioden august til december faktiske forhold.
- Har et selskab haft historiske (marts-juni 2020) underskud, forventes det, at man med rettidig omhu har søgt alle de forskellige støttepakker, som er og har været til rådighed.
- Derfor bør der ikke være krav om historiske tabs påvirkning af igangsættelsen fra august, og §2. stk. 3 ses dækkende for, hvem der kan ansøge om støtte.

- Derfor kan §3 udformes således: For at være berettiget til rutestøtte i perioden 1. august 2020 til 31. december 2020, skal det enkelte luftfartsselskab have befløjet de i §2. stk. 2. nævnte ruter, henholdsvis den 1. marts 2020 eller den 2. august 2019, jf. §2. stk. 3.

Alternativt til ovenfor, såfremt Kommissionen fastholder kravet om historisk tab i perioden 13. marts 2020 til 15. juni 2020:

- For de små og mellemstore selskaber og de, som har udnyttet hjælpepakkerne, vil det ikke være fair, hvis store støttebeløb går til selskaber, som ikke har udført tilstrækkelig rettidig omhu.
- Derfor anbefales det til overvejelse, at der til alle højst kan udbetales et beløb svarende til det mindste tabsbeløb, som er indberettet fra et støtteberettiget selskab. Det vil medføre, at støtteordningen ophører, når "mindste beløbet" er nået.
- For igen at efterleve proportionalitetsprincippet bør det kun være selskaber med fly til over 19 passagerer, som er omfattet af denne ordning. Dermed undgås det, at "vandflyveren" og CAT (Anholt – Læsø) bruges til at fastlægge "mindste beløbet".
- For "vandflyveren" og CAT (Anholt – Læsø) bør gælde, at de behandles som to individuelle selskaber uden hensyn til de øvrige støtteberettigede selskaber, og derfor kan søge om støtte i henhold til de fastsatte kriterier.

Bekendtgørelse om støtteordning til danske lufthavne i anledning af COVID-19-udbruddet.

ES noterer, at støttens størrelse, jf. §3, beregnes på baggrund af de takster, som var gældende pr. 1. marts 2020 sammenholdt med det faktiske antal rejsende passagerer og antal operationer. Endvidere, at støtteordningen gælder for operationer i perioden 1. august 2020 til 31. december 2020 med forbehold jf. stk. 3 og 9.

ES har ikke yderligere bemærkninger.

Anden støtte til danske selskaber, som flyver udenrigsflyvning til- og fra Danmark.

ES skal ikke undlade at gøre opmærksom på, at der principielt mangler støtte til de få danske selskaber udover SAS, som flyver udenrigsflyvning til og fra Danmark.

SAS er allerede begunstiget med meget store beløb fra Danmark og Sverige, og skal derfor ikke være omfattet af denne støtte.

Der bør gives støtte til disse få danske selskaber, som ønsker at genstarte de rentable ruter, som de havde før Covid-19.

Kommissionen skulle være i proces med at overveje en sådan national støttemulighed. Derfor bør Danmark allerede nu gå i gang med at udarbejde forslag til en støtteordning til danske små og mellemstore ruteselskaber, som flyver udenrigsruteflyvning fra Danmark.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1k8hcv-000eLB-3i&i=57e1b682&c=qDoDrxxvDY5HFNnBeJeqiGwYPGny3MUF3wDkVwRzGG3EDc1SRL2YElQawwizhkXZccG6D3sEfb81HiLOdCkNJJwN5QDiYSWZZ7g5wAvrzmEtksf7-ZbLaJ3tkKjWv9edQ6ThjzQInlpBY1UuQ8ySBT4lphd_atBSCNbleizYq2gPBHUDLkHrkf6QdZK3jL3erIAiBVlf7Q2YwuisBaYg

3i&i=57e1b682&c=qDoDrxxvDY5HFNnBeJeqiGwYPGny3MUF3wDkVwRzGG3EDc1SRL2YElQawwizhkXZccG6D3sEfb81HiLOdCkNJJwN5QDiYSWZZ7g5wAvrzmEtksf7-

ZbLaJ3tkKjWv9edQ6ThjzQInlpBY1UuQ8ySBT4lphd_atBSCNbleizYq2gPBHUDLkHrkf6QdZK3jL3erIAiBVlf7Q2YwuisBaYg



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

Anders Jøndrup

Fra: 1-DEP Høringer <hoeringer@em.dk>
Sendt: 20. august 2020 13:24
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup
Emne: EMs høringssvar: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8237553

Til Trafik- Bygge- og Bolistyrelsen

Erhvervsministeriet har følgende bemærkninger til den fremsendte høring:

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastene i høring.

OBR's vurdering af udkastenes administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Transport- og Boligministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering fremgår individuelt for hvert bekendtgørelsesudkast nedenfor.

Bekendtgørelse om støtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Bekendtgørelse om midlertidig rutestøtte til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Bekendtgørelse om støtteordning til danske lufthavne i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedr. ovenstående oplysninger:

Pernille Grønvald Stentebjerg
Fuldmægtig
Tlf. direkte 3529 1713
E-post perste@erst.dk

Med venlig hilsen



METTE SLOTH HEDEGAARD

Direktionssekretær

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
meshed@em.dk

Tlf. 33 92 33 50

Mobil 91 33 70 46



EAN 5798000026001

Erhvervsministeriet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1k8iff-0002w1-5F&i=57e1b682&c=iV8M2JLC0fH6xEvKkIN8b6R3oAdepVw3Im5yIHJxQ0hey9bH9VYr-ZP34XKsQnpsUxXNeOEvd1WkSYdhvOB5FJasJALy5h94PoPWixNp58m9p2yq96-Pj_Ep7r_TNuBU9EamnXA2U_sHiNyiUAcwSiu6qWxXLn2uwQPH4_WKQhPbFg0Lzo_zVhrbfVrL7nkdtpgzA4Alprpmzo4xDBD9f9Y6DVGzdCL7gKHZonmlKA.

Erhvervsministeriet gør opmærksom på, at denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er fortrolige. Hvis du ikke er den tilsigtede modtager, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Fra: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Sendt: 14. august 2020 17:06

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

TIL HØRINGSPARTERNE

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken i høring hos brugere og interessenter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om høringsparternes bemærkninger. Bemærkningerne skal være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens i hænde **senest den 20. august 2020**, og bedes sendt til info@tbst.dk og ajo@tbst.dk i cc.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64216>.

Der vedlægges en fortegnelse over de hørte parter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Anders Jøndrup på ajo@tbst.dk.

Med venlig hilsen

Anders Jøndrup
Chefkonsulent
Bane og marked

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 41 78 01 22

Tlf.: +45 72 21 88 00

ajo@tbst.dk

www.tbst.dk

Anders Jøndrup

Fra: 1-DEP Høringer <hoeringer@em.dk>
Sendt: 20. august 2020 14:03
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup
Emne: Eftersendelse EMs hørings svar: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8238182

Til Trafik- Bygge- og Bolistyrrelsen

Vi har netop modtaget følgende bemærkninger, der sammenholdt med den tidligere sendte mail udgør Erhvervsministeriets samlede bemærkninger:

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

Indledningsvist noterer styrelsen sig, at der er tale om støtteordninger af begrænset varighed (1. august 2020-31. december 2020), og at ordningerne også er sendt til godkendelse i EU-Kommissionen i forhold til statsstøttere reglerne. Dette kan overordnet mindske risikoen for eventuelle konkurrencebegrænsninger.

I forhold til "Bekendtgørelse om midlertidig rutestøtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet" fremgår det af § 4, stk. 4, at rutestøtten fastsættes som luftfartsselskabets gennemsnitlige billetpris på økonomiklasse eller lignende i den tilsvarende måned for 2019. Det fremgår endvidere, at selskaber, der ikke tidligere har befløjet ruten, får beregnet støttebeløbet på baggrund af indmeldinger om priser for andre operatører eller for andre ruter. Endelig fremgår det, at hvis flere selskaber søger om rutestøtte til samme rute for samme periode, vil støtten fastsættes med udgangspunkt i det luftfartsselskab, som havde den laveste gennemsnitlige billetpris i den pågældende måned.

Styrelsen bemærker, at det er uklart, om sidste sætning både gælder for alle selskaber, der allerede tidligere har befløjet ruten, jf. 1. sætning, eller om det kun gælder for selskaber, der ikke tidligere har befløjet ruten, jf. 2. sætning. Styrelsen bemærker i forlængelse heraf, at det ikke kan udelukkes, at det kan have betydning for konkurrenceforholdet mellem selskaber på samme rute, men styrelsen kan ikke vurdere dette nærmere på det foreliggende grundlag. Yderligere bemærkes, at det er uklart, hvordan man for nye selskaber i praksis vil anvende andre ruter som udgangspunkt for beregningerne.

Styrelsen har ikke på det foreliggende grundlag bemærkninger til de øvrige to bekendtgørelser.

Styrelsen har ikke på det foreliggende grundlag bemærkninger til de øvrige to bekendtgørelser.

Med venlig hilsen



METTE SLOTH HEDEGAARD

Direktionssekretær

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
meshed@em.dk
Tlf. 33 92 33 50
Mobil 91 33 70 46



EAN 5798000026001

Erhvervsministeriet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1k8kPc-0004b0-5s&i=57e1b682&c=v3fbsRDDslyKVD0CXgSpnzawF1s6kyuUr80H3xIV9L3rTIRVp6JisL9LL1sVpEX0D8EUZX4FBFAgVUP-r_Q7JpFv8rwDbluaGhUVI4uCW3tzX2_tn0EH7ULjqL2w0HFQ98S0OCacwYWvege_ikQUT3KPJ2e53ZvSPfjOu0BOPArifw5mFzOO4yZMMp5mHe5yKxhNpZ1b40qjY1fW6OOtCrCvIQbDqPahsiT-NgQA2rs.

Erhvervsministeriet gør opmærksom på, at denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er fortrolige. Hvis du ikke er den tilsigtede modtager, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Fra: 1-DEP Høringer

Sendt: 20. august 2020 13:24

Til: 'info@tbst.dk' <info@tbst.dk>

Cc: 'ajo@tbst.dk' <ajo@tbst.dk>

Emne: EMs høringssvar: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

Til Trafik- Bygge- og Bolistyrelsen

Erhvervsministeriet har følgende bemærkninger til den fremsendte høring:

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastene i høring.

OBR's vurdering af udkastenes administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Transport- og Boligministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering fremgår individuelt for hvert bekendtgørelsesudkast nedenfor.

Bekendtgørelse om støtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Bekendtgørelse om midlertidig rutestøtte til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Bekendtgørelse om støtteordning til danske lufthavne i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedr. ovenstående oplysninger:

Pernille Grønvald Stentebjerg
Fuldmægtig
Tlf. direkte 3529 1713
E-post perste@erst.dk

Med venlig hilsen



METTE SLOTH HEDEGAARD

Direktionssekretær

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
meshed@em.dk

Tlf. 33 92 33 50
Mobil 91 33 70 46



EAN 5798000026001

Erhvervsministeriet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://em.dk/privatlivspolitik>.

Erhvervsministeriet gør opmærksom på, at denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er fortrolige. Hvis du ikke er den tilsigtede modtager, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Fra: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Sendt: 14. august 2020 17:06

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

TIL HØRINGSPARTERNE

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken i høring hos brugere og interessenter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om høringssparternes bemærkninger. Bemærkningerne skal være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens i hænde **senest den 20. august 2020**, og bedes sendt til info@tbst.dk og ajo@tbst.dk i cc.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64216>.

Der vedlægges en fortegnelse over de hørte parter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Anders Jøndrup på ajo@tbst.dk.

Med venlig hilsen

Anders Jøndrup
Chefkonsulent
Bane og marked

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 41 78 01 22

Tlf.: +45 72 21 88 00

ajo@tbst.dk

www.tbst.dk

Anders Jøndrup

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>
Sendt: 19. august 2020 08:57
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup
Emne: Erhvervsstyrelsens hørings svar vedr. udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken i høring hos brugere og interessenter j.nr.TS30302-00172(ERST Sagsnr: 2020 - 12044)

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8231484

Kære Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken i høring hos brugere og interessenter.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastene i høring.

OBR's vurdering af udkastenes administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Transport- og Boligministeriets vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering fremgår individuelt for hvert bekendtgørelsesudkast nedenfor.

Bekendtgørelse om støtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Bekendtgørelse om midlertidig rutestøtte til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Bekendtgørelse om støtteordning til danske lufthavne i anledning af COVID-19-udbruddet

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Transport- og Boligministeriet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har yderligere ingen bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Pernille Grønvald Stentebjerg

Fuldmægtig

Tlf. direkte 3529 1713

E-post perste@erst.dk

Med venlig hilsen

Ditte Lysemose

Stud.jur.

**ERHVERVSSTYRELSEN
JURA**

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 35291633
E-mail: DitLys@erst.dk
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på Virk.

Anders Jøndrup

Fra: Jørgen Holme <HOJ@jet-time.dk>
Sendt: 20. august 2020 15:01
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup
Emne: Høringsbrev j.nr. TS30302-00172

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8238123

Høringsindsigelse

Jettime har modtaget udkast til bekendtgørelser om implementering af lufthavns pakken (j.nr. TS30302-00172), bestående af tre udkast til bekendtgørelsen.

Jettime har indsigelser til to af bekendtgørelserne.

A. I dokumentet "Bekendtgørelse om støtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet" ønsker Jettime følgende præcisering:

Den nuværende Paragraf 2. stk. 2 beskriver anvendelsesområdet således:

Kun luftfartsselskaber med ruteflyvning, herunder sæsonruteflyvning, til danske lufthavne er omfattet af støtteordningen. Sæsonruteflyvning defineres som regelmæssig erhvervmæssig flyvning med passagerer i en periode af året og omfatter således ikke enkeltstående flyvninger.

Hvorimod Paragraf 3. stk. 4. anfører, at støtten ydes således:

Der kan alene ydes støtte for følgende typer af flyvninger:

- 1) Ruteflyvninger med passagerer.*
- 2) Charterflyvninger med passagerer.*

Jettime ønsker, at det i Paragraf 2. stk. 2 præciseres, at støtteordningen omfatter både rute- og charter flyvninger. Dermed bringes ordlyden af de to paragrafer i overensstemmelse, samtidig med at passagerflyvninger med henholdsvis rute- og charterpassagerer ligestilles i konkurrencemæssig henseende.

B. I dokumentet "Bekendtgørelse om støtteordning til danske lufthavne i anledning af COVID-19-udbruddet" ønsker Jettime følgende præcisering:

Den nuværende Paragraf 2. beskriver anvendelsesområdet således:

"Denne bekendtgørelse finder anvendelse for danske lufthavne med ruteflyvning, herunder sæsonruteflyvning."

Paragraf 3. stk. 4. anfører, at støtten ydes således:

Der kan alene ydes støtte for følgende typer af flyvninger:

- 1) Ruteflyvninger med passagerer.*
- 2) Charterflyvninger med passagerer.*

Jettime ønsker at det i Paragraf 2 tydeliggøres, at det er "...lufthavne med rute- og/eller charter flyvninger ..."; da man ellers kan forledes til at tro, at støtten alene ydes til lufthavne såfremt der er tale om "rute flyvninger".

Vi noterer os, at ovenstående overraskende også er reflekteret i brevet til høringspartnerne, hvorfor vores kommentarer også vedrører dette. M.a.o. ønsker Jettime at sikre, at det i begge bekendtgørelser tydeliggøres, at 25% støtten gælder for passager flyvninger uanset om typen er såkaldte "rute" eller "charter" passagerer; og derfor også sikrer adgang til støtten for "Charter" selskaber som f.eks. Jettime a/s. Alt andet vil være en markant konkurrenceforvridning til fordel for "scheduled carriers" ("rutefly" selskaber?) som også konkurrerer om henholdsvis flyver "charter passagerer".

Vi ser frem til at modtage svar på ovenstående hurtigst muligt.

Med venlig hilsen

Jørgen Holme
CEO



Jettime a/s
Amager Strandvej 390-392
DK-2770 Kastrup
CVR 41410639
www.jet-time.dk
[Jet Time LinkedIn](#)

Direct: +45 3246 7312
Mobile: +45 6029 4075
Phone: +45 3246 7300

Email: HOJ@jet-time.dk

This email is intended for the intended recipients(s) and may contain confidential information.
Reproduction, dissemination or distribution of this message is prohibited unless authorised by the sender.
If you are not the intended recipient, please notify the sender immediately and you must not read, keep, use, disclose, copy or distribute this email without the sender's prior permission.
The views expressed by the sender are not necessarily those of Jettime a/s

Anders Jøndrup

Fra: Ann Sofie Vrang <asj@kfst.dk>
Sendt: 20. august 2020 13:43
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup; Sarah Marie Sadolin Henningsen
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8237548

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har 14. august 2020 modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

Indledningsvist noterer styrelsen sig, at der er tale om støtteordninger af begrænset varighed (1. august 2020-31. december 2020), og at ordningerne også er sendt til godkendelse i EU-Kommissionen i forhold til statsstøttereglerne. Dette kan overordnet mindske risikoen for eventuelle konkurrencebegrænsninger.

I forhold til "Bekendtgørelse om midlertidig rutestøtteordning til luftfartselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet" fremgår det af § 4, stk. 4, at rutestøtten fastsættes som luftfartsselskabets gennemsnitlige billetpris på økonomiklasse eller lignende i den tilsvarende måned for 2019. Det fremgår endvidere, at selskaber, der ikke tidligere har befløjet ruten, får beregnet støttebeløbet på baggrund af indmeldinger om priser for andre operatører eller for andre ruter. Endelig fremgår det, at hvis flere selskaber søger om rutestøtte til samme rute for samme periode, vil støtten fastsættes med udgangspunkt i det luftfartsselskab, som havde den laveste gennemsnitlige billetpris i den pågældende måned.

Styrelsen bemærker, at det er uklart, om sidste sætning både gælder for alle selskaber, der allerede tidligere har befløjet ruten, jf. 1. sætning, eller om det kun gælder for selskaber, der ikke tidligere har befløjet ruten, jf. 2. sætning. Styrelsen bemærker i forlængelse heraf, at det ikke kan udelukkes, at det kan have betydning for konkurrenceforholdet mellem selskaber på samme rute, men styrelsen kan ikke vurdere dette nærmere på det foreliggende grundlag. Yderligere bemærkes, at det er uklart, hvordan man for nye selskaber i praksis vil anvende andre ruter som udgangspunkt for beregningerne.

Styrelsen har ikke på det foreliggende grundlag bemærkninger til de øvrige to bekendtgørelser.

Med venlig hilsen/Best regards

Ann Sofie Vrang

Souschef/Deputy Head of Division
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/
Danish Competition and Consumer Authority
Direkte +45 41715016
E-mail asj@kfst.dk



*Vi arbejder for velfungerende markeder.
Se vores privatlivspolitik på kfst.dk.*

Fra: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Sendt: 14. august 2020 17:06

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

TIL HØRINGSPARTERNE

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken i høring hos brugere og interessenter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om høringsparternes bemærkninger. Bemærkningerne skal være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens i hænde **senest den 20. august 2020**, og bedes sendt til info@tbst.dk og ajo@tbst.dk i cc.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64216>.

Der vedlægges en fortegnelse over de hørte parter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Anders Jøndrup på ajo@tbst.dk.

Med venlig hilsen

Anders Jøndrup
Chefkonsulent
Bane og marked

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 41 78 01 22

Tlf.: +45 72 21 88 00

ajo@tbst.dk

www.tbst.dk

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Att.: Lars Korsholm, Kontorchef
Anders Jøndrup, Chefkonsulent

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: mikkkel.krogh@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 20. august 2020

Hørings svar til notat:

Bekendtgørelse om støtteordning til danske lufthavne i anledning af COVID-19 udbruddet

Indledning

Dansk luftfart står i en ekstraordinært vanskelig situation. Effekterne af nedlukningen som følge af COVID-19 har og får særligt store konsekvenser – med signifikante usikkerheder til følge. Dette gælder både for luftfartsselskaber og lufthavne.

CPH anerkender de positive tiltag og intentioner, der er baggrund for og indholdet i aftalen om den luftfartspakke regeringen, Venstre, Radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti har indgået den 25. juni 2020, herunder fremsendte bekendtgørelse, som vi i det medfølgende vil afgive høringssvar på.

Specifikke bemærkninger/opklarende spørgsmål

Der foreslås følgende justeringer (markeret med rødt) af lufthavnsbekendtgørelsens §2 og §3:

§ 2:

Stk. 2. Følgende *lufthavne* kan søge støttemidler efter denne bekendtgørelse:

- 1) *Lufthavne*, der ikke var kriseramte den 31. december 2019.
- 2) *Lufthavne, der kategoriseres som* mikrovirksomheder eller små virksomheder
....
- 3) *Lufthavne, der kategoriseres som* mikrovirksomheder eller små virksomheder
....

§ 3, stk.8:

En lufthavn kan maksimalt modtage 800.000 EUR i støtte efter denne ordning. Hvis *lufthavnen* modtager anden støtte efter afsnit

CPH har på lignende vis som mange andre virksomheder modtaget støtte under krisen i form af f.eks. lønkompensation og kompensation for faste omkostninger. I den forbindelse har vi et opklarende spørgsmål til hvad der skal forstås ved ”anden støtte” efter afsnit 3.1 i ”Midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende COVID-19-udbrud”, jf. bekendtgørelsesudkastets § 3, stk. 8?

Med venlig hilsen

Mikkel Krogh
Director, Head of Regulatory Affairs

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

info@tbst.dk, cc. ajo@tbst.dk

Midtjyllands Lufthavn AMBA

Karup, den 20. August 2020

Emne: J.nr. TS30302-00172, Høringssvar til udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken

Hermed fremsendes Midtjyllands Lufthavns høringssvar med bemærkninger og ønsker ifm. de 3 bekendtgørelses indhold mv.

Bemærkningerne skal ses i lyset af det politiske formål med pakken og de faktiske muligheder for at give reel hjælp til vores specifikke indenrigsrute mellem Karup og CPH, til trods for EU's generelle statsstøttereglers begrænsninger for imødegåelse af Covid-19 krisens forårsagede tab og følgelige trussel mod den kritisk vigtige erhvervs-indenrigsrutes fortsatte opretholdelse af landsdelenes sammenhængskraft mellem Midtjyllands Lufthavn i Karup og CPH i hovedstaden.

Indenrigsruten, som bortset fra Corona-nedlukningsperioden har eksisteret siden 1965 med uafbrudt daglig servicering af det relativt mest eksporterende erhvervsområde i Danmark, og betegnes derfor af de normale op mod 150.000 brugere pr. år fra regionens virksomheder og kommuner som 'livsnerven' til hovedstaden. Indenrigsruten er, med de nuværende EU forhandlede generelle justeringer til den oprindelige besluttede luftfartspakke, lukningstruet inden pakkens udløbsperiode, da hjælpen ikke længere virker efter hensigten jf. nedenfor. Lufthavnen er allerede i forvejen relativt væsentligt mere belastet af ufinansierede statslige politiopgaver, hvor securityomkostningerne udgør hele 40% af de samlede driftsudgifter i lufthavnen, og bevirker at en ellers isoleret set økonomisk bæredygtig og positiv lufthavnsdrift ender med et underskud på ca. -6 mio.kr. årligt.

Mulighed for simple og lokale løsninger på både lovlig statslig hjælp til støtte eller delvis finansiering af de pålagte statslige opgaver i tilknytning til drift af luftfartsoperationer

Jf. EU's statsstøtteregler er de mindre, regionale lufthavne med under 200.000 passagerer pr. år undtaget fra EU's restriktive statsstøtteregler, og må gerne modtage økonomisk støtte både til selve driften og som kapitaltilførsel. Så nedenstående bemærkninger til uhensigtsmæssigheder i nuværende udkast til bekendtgørelser behøver ikke nødvendigvis generelt ændres, men kan alternativt blot imødegås ved mulig direkte støttehjælp til de mindre, regionale lufthavne til opfyldelse af det politiske formål med genopstart og fastholdelse af landets infrastruktur i form af kritisk vigtige indenrigsruter.

Allerede før den politiske aftale om luftfartspakken blev indgået fremsendte Midtjyllands Lufthavns bestyrelse en anmodning stilet til Transportministeren og Erhvervsministeren om nødvendigheden af direkte hjælp fra regeringen sfa. Coronakrisens medførte tab og trussel om vedvarende lukning af Midtjyllands Lufthavn og indenrigsruten til CPH. Der henvistes i brevet bla.

til ovennævnte statslig pålagte ufinansierede politiopgave med terrorforebyggelse i form af lufthavnens security driftsudgift alene i Karup på 7 mio. kr. om året jf. ovenfor, og et forslag gående ud på, at staten ydede hjælp ifm. Corona blot som delvis finansiering af disse pålagte statslige politiopgaver udført lufthavnen.

Staten har allerede anvendt denne mulighed på nyinvesteringer i securityudstyr fra 2019 ved oprettelse af 'Pulje til investering i regionale lufthavnes sikkerhedsudstyr' på finansloven, med en 25% egenfinansiering af de af TBST godkendte nyinvesteringer, netop i lufthavne med under 200.000 pax pr. år og brug af EU undtagelse iht. Statsstøttere reglerne.

På samme vis kunne staten nu ifm. luftfartspakken tage det næste naturlige skridt ved delvis afholdelse og medfinansiering af de statslige terrorforebyggelsesopgaver udført i de mindre, regionale lufthavne. En sådan løsning vil opfylde den politiske hensigt i luftfartspakken om økonomisk støtte til kritisk vigtige indenrigsruter og relativt hårdt belastede regionale lufthavne med mindre kritisk masse til afløftning af de relativt store opgaver for staten, som alene vedrører terrorforebyggelse og ikke selve luftfartsoperationerne. Lufthavnstaksterne vil således kunne justeres til et niveau overfor luftfartsoperatøren svarende til det generelt gældende på landsniveau.

Detailbemærkninger til justeret udkast til de 3 bekendtgørelser i luftfartspakken

I relation til belægningsgarantien burde de 20-70% understøttelse ud over flyselskaberne også gælde de mindre regionale lufthavne under 200.000 pax, - som hensigten var i den oprindelige aftale. Nu får lufthavnene kun 25% af lufthavnstaksterne i støtte på 'Faktiske passagerer', hvilket risikerer kun reelt at være en støtte på 5%. Derved er hensigten med lufthavnsbekg. og støtte væsentligt minimeret, og den tiltænkte støtterammen uopnåelig. 25% burde ændres til 70-100%.

Definition af nedre grænse for belægningsgaranti og definition af belægning uhensigtsmæssig

Måske af klimahensyn er den nedre belægningsgrænse sat til 20% før der udløses støtte, men det burde være at de solgte billetter på afgang, idet een enkelt 'no-show' passager på en solgt og booket flybillet, kan risikere at ændre tiltænkt/berettiget støtte fra op til 70% til 0%, idet der i bekg. står 'besat' flysæde, hvor der burde stå 'solgt/booket'. Reglen vil endvidere skære alle service afgang væk, idet f.eks. Midtjyllands Lufthavn primo marts, pre-covid, havde 7 daglige rotationer for erhvervslivet, men nu ser ud til i bedste fald at ende op med 2-3 afgang alene placeret morgen og aften, og underminere indenrigsruten og lufthavnen. En simpel løsning er blot, at lade operatøren tage det fulde ansvar for de 0-20% belægning eller måske forhøje den nedre grænse, så belægningsgarantien op til de resterende 70% blev reel på indsatte normale behovsrelaterede afgang på ruten.

Flyselskabet får tildelt 100% støtte af den samlede standard flybilletpris inklusive lufthavnsafgifter/takster, hvilket er dem velundt og en nødvendig støtte for genopbygning af indenrigsruten, men lufthavnen får ikke på samme vis lufthavnstakstens fulde støtte eller blot 25% støtte af belægningsgarantien fra 20-70%. De mindre, regionale lufthavne burde på samme vis få den fulde støtte af lufthavnstaksterne og ikke blot 25% samt for de resterende 20-70% belægningsgaranti, både fordi det er hensigten med pakken også at støtte lufthavnen og fordi det

er mere i relation til det reelle tab sfa. Covid-19 - selv i 2. kvartal i lufthavnen, som havde det fulde tab og ingen mulighed for at flytte sin forretning til nye indtægtskilder.

Opgørelsesperioden for tab som reference og begrænsning af støtten

Referenceperioden for flyoperatørens opgørelse af tab til foråret (13/3-15/6 2020) som en generel og vilkårlig periode synes ikke fair og at give mening ift. at operatør nu tager en ny risiko for tab i efterårets støtteperiode fra 1/8-31/12 2020. For vores indenrigsrute betyder det samlet set for vores operatør, DAT, at de reelt ikke kan /må modtage støtten, som hensigten var med hjælpepakken. DAT bliver således udsat for konkurrenceforvridning, idet DAT bliver 'straffet' herved for at agere rettidigt ved corona-krisens start og begrænsning af egne tab i 2. kvartal 2020, og begrænses i genopstart af ruten og lufthavnen indirekte også gives mindre støtte sfa. DAT's begrænsede operationer på ruten.

Specifikt tab på regional indenrigsrute som reference og begrænsning

Hvis en relevant periode ikke kan godkendes EU, burde tabet også kunne gøres op for og relateres til den enkelte indenrigsrute, hvor der har været og bliver et reelt tab også i den af EU godkendte referenceperiode. At DAT har haft mulighed for at tage nye opgaver uvedkommende for indenrigsruten burde ikke belaste støtten for imødegåelse af et faktiske Corona tab på ruten i 2. kvrt. og 2. halvår, med store afledte yderligere tab også i lufthavnen sfa. begrænsning for mulig genopstart af efterspurgte afgang fra erhvervslivet.

Forholdsmæssig ekstra administrativ byrde for mindre regionale lufthavne

Lufthavnen får forholdsmæssigt store ekstra administrative opgaver og omkostninger ifm. løbende rapportering og ansøgninger til luftfartspakken, særligt henset til den jf. ovenfor reelt begrænsede støtte sfa. udformningen af bekg. efter justeringer iht. EU krav.

Alle samlede lufthavnstakster burde støttes i mindre, regionale lufthavne, da de er sammensat

Støtten gives i henhold til luftfartstaksterne, som ved justeringen er indskrænket til de anførte i bekg. og afhængig af antal passagerer og alene disses handling samt selve startafgiften på flyoperationer mv. For de mindre, regionale lufthavne med indenrigsruter, har EU som sagt undtaget disse lufthavne, og dermed Midtjyllands Lufthavn ift. selv at måtte vælge at stå også for 'Ground Handling', dvs. handling af flyoperationer og passagerbagage mv. på airside, og opkræve lufthavnstakster herfor.

For flyselskabet er det de samlede takster for håndtering af en rotation som betyder noget, ikke hvordan fordelingen er på passagerafgifter og 'groundhandling'-takster. For de mindre, regionale lufthavne med indenrigsrute er sammensætningen af disse lufthavnstakster meget forskellig og nogle gange endda lidt mere eller mindre tilfældig valgt i fordelingen, da det ikke er varetaget af 3. parts operatører som i større internationale lufthavne, men af den regionale lufthavn selv.

Alene i de mindre regionale lufthavne med under 200.000 pax/år, har EU givet samme generel undtagelse og tilladt lufthavnenes varetagelse og opkrævning af en sammensat og samlet ydelse

pr. flyafgang, hvorfor bekg. burde omfatte alle de af lufthavnen selv fordelte og opkrævede lufthavnstakster.

Generelt ligger selve groundhandlingen nogenlunde på samme niveau afhængig af antal operationer pr. dag, flytype og antal sæder, og ofte som standard i takstintervallet fra ca. 1.700 – 3.400 pr. flyrotation. I Midtjyllands Lufthavn er det således normalt en væsentlig og aktivitetsafhængig indtægtskilde ligesom passagerafgifter, hvorfor de ift. de 25% støtte af lufthavnstakster burde medtages som sådan i luftfartspakkens og iht. formålet med EU's undtagelsesregel for mindre, regionale lufthavne med for lille kritisk masse.

Afsluttende bemærkninger

Med nuværende udformning af luftfartspakkens 3 bekendtgørelser, får luftfartspakken sfa. lokale omstændigheder slet ikke den ønskede virkning for hverken flyoperatør og selve lufthavnen, hvorfor både indenrigsruten og lufthavnen er alvorligt lukningstruet. For at opfylde formålet og den politiske hensigt med luftfartspakken i relation til de mindre, regionale lufthavne med under 200.000 pax/år, burde EU's særlige undtagelsesregel tages i anvendelse enten i tilretning af bekendtgørelserne eller enklere, ved at benytte EU's regel til at give den påtænkte nødvendige støtte direkte. Eller nemmere via finansloven delvist at medfinansiere de af statens pålagte politiopgaver/security til terrorforebyggelse, som allerede sket netop ifm. Pulje til investering i nyt sikkerhedsudstyr fra 2019 og fremad, så statens selv delvist medfinansierer egen driftsopgave udlagt til mindre, regionale EASA-certificerede IMC-lufthavne – hvor denne pålagte statslige ekstrabyrde er relativt meget væsentligere og udgør hovedopgaven, men intet reelt har med selve lufthavnsoperationerne at gøre.

Midtjyllands Lufthavn står som høringsberettiget part i luftfartspakken gerne til rådighed for uddybning af ovenstående høringssvar eller for afklaring af eventuelle spørgsmål i relation hertil, samt for drøftelse af indholdet i det til ministrene tidligere under Corona-krisen stilede brev med anmodning om hjælpestøtte fra staten.

Med venlig hilsen

Frans Bjørn-Thygesen

Lufthavnschef, ceo
Midtjyllands Lufthavn
N.O. Hansens Vej 4
DK-7470 Karup J
Tlf: +45 9662 5101
Mob:+45 4062 2206
Mail: fbt@krp.dk
www.krp.dk



Anders Jøndrup

Fra: Lasse Rungholm - NORDIC Seaplanes <lr@seaplanes.dk>
Sendt: 20. august 2020 15:11
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup; Hans Chr. Schmidt
Emne: Re: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8238176

TBST
Anders Jøndrup

Hørings svar over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

1. I udkast til bekendtgørelse om støtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet står der

*§ 1. Støtteordningens formål er at støtte flyvninger **til og fra** Danmark ved at give luftfartsselskaber, der beflyver danske lufthavne, et tilskud i anledning af de vanskeligheder, de har oplevet som følge af COVID-19-udbruddet.*

I den politiske aftale står der:

*Partierne noterer sig, at ordningen skal kunne give luftfartsselskaberne mulighed for at genoptage flyruter i **Danmark** og ud til omverdenen.*

I den politiske justerede aftale står der ikke noget om "til og fra", og der står, at vandflyet skal være en del af hele ordningen:

*Justering af **takststøtteordningen***

Takststøtteordningen havde til formål at nedsætte lufthavnstaksterne i Danmark med 25 pct. Efter dialog med Kommissionen har det været nødvendigt at justere ordningen, så støtten til den enkelte modtager maksimalt udgør 800.000 euro. Det betyder, at lufthavne med meget trafik hurtigt når støttegrænsen.

*For at opretholde formålet med støtteordningen er ordningen derfor udvidet, så **både lufthavne og flyselskaber** kan få støtte svarende til at betale eller nedsætte lufthavnstakster med 25 pct. Det betyder, at der vil være mulighed for at få op til **50 pct.** støtte til dækning af takster i danske lufthavne. Det har dog samtidig den konsekvens, at ordningen har størst gavn for mindre flyselskaber og mindre lufthavne, mens store selskaber og store lufthavne hurtigere vil nå støttegrænsen.*

Ordningens område er herudover udvidet, så lufthavnene på Anholt og Læsø og vandflyverens flyvepladser i København og Aarhus inkluderes.

Bekendtgørelsen bør rettes til, så det fremgår tydeligt, at vandflyet kan få støtte under begge dele af takststøtteordningen, og at indenrigsflyvning er medtaget.

2. Derudover bør det historiske tab for 2020 opgøres per nytår, så hele ideen med ordningen om støtte til efterårets trafikprogram ikke begrænses på grundlag af tab i foråret, der er irrelevant i den sammenhæng - sådan som det politisk er aftalt.

Med venlig hilsen / Best regards
NORDIC Seaplanes A/S / NORDIC Seaplanes Invest ApS

Lasse Rungholm

lr@seaplanes.dk
+45 20 93 86 33

Østhavnsvej 37
8000 Aarhus C
www.seaplanes.dk

100% CO2-NEUTRALT – Hurtigst og grønnest. #45shadesofgreen

fly@seaplanes.dk
+45 70 20 00 60



Fra: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>
Dato: 14. august 2020 kl. 17.06.18 CEST
Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>
Cc: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>
Emne: **Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august**

TIL HØRINGSPARTERNE

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken i høring hos brugere og interessenter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om høringssparternes bemærkninger. Bemærkningerne skal være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens i hænde **senest den 20. august 2020**, og bedes sendt til info@tbst.dk og ajo@tbst.dk i cc.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64216>.

Der vedlægges en fortegnelse over de hørte parter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Anders Jøndrup på ajo@tbst.dk.

Med venlig hilsen

Anders Jøndrup
Chefkonsulent
Bane og marked

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 41 78 01 22

Tlf.: +45 72 21 88 00

ajo@tbst.dk

www.tbst.dk

Dato

20 August 2020

Att.

Kontorchef Lars Korsholm
Chefkonsulent Anders Jøndrup
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Høringssvar om udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken

Norwegian takker for muligheden for at afgive høringssvar om udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken. Luftfartsbranchen i Danmark har været – og er stadig – som den globale branche hårdt ramt af stramme rejserestriktioner og følgende manglende efterspørgsel på flyrejser.

Danmark har i mange år nydt godt af konkurrencepræget luftfartssektor, der har sikret effektiv tilgængelighed for såvel forretningsrejsende som turister, der årligt har bidraget med værdiskabelse i det danske samfund for mange milliarder kroner.

Norwegian har følgende bemærkninger til de enkelte udkast:

Udkast til bekendtgørelse om midlertidig rutestøtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

Norwegian støtter implementeringen af en rutestøtteordning, der kan understøtte indenrigsluftfarten i Danmark, der med udbruddet af COVID-19 har lidt store tab. Selvom Danmark er et lille land, spiller indenrigsluftfarten en vigtig rolle i at forbinde landets forskellige egne – hvilket særligt gør sig gældende for de ruter, hvor den geografiske afstand er stor.

Angående §2, stk. 2 og 3 om anvendelsesområde, fremgår det ikke klart, hvorvidt de opstillede krav betyder, at flyselskaber med støtte fra ordningen kan starte indenrigsruter, som flyselskabet ikke tidligere har befløjet, så længe de nye ruter er nævnt i stk. 2. Det bør efter Norwegianes opfattelse indskræpes, at stk. 3 skal forstås sådan, at der udelukkende kan gives støtte til flyselskabet på de pågældende ruter, som flyselskabet har befløjet enten 1. marts 2020 eller fredag den 2. august 2019. De to datoer giver fornuftig mulighed for at tage højde for den naturlige udvikling i flymarkedet, hvor flyselskaber af og til starter og lukker ruter. Åbnes der derimod for, at alle flyselskaber, der har befløjet en eller flere af de i stk. 2 nævnte ruter på de pågældende datoer, kan søge støtte til at flyve hvilken som helst indenrigsrute med støtte, skaber det risiko for, at flyselskaber vil starte nye ruter i støtteperioden med henblik på at opnå støtte, hvorefter ruterne lukkes igen. Dette vil yderligere betyde, at støtteordningen meget hurtigt tømmes for midler og ikke opnå den virkning, der er udtrykt i Aftalen om Luftfartspakken.

Angående §3, stk. 4 fremgår det ikke klart, hvorvidt flyselskabers tab i forbindelse med forbindende, internationale flyvninger er støtteberettiget. Af flere grunde mener Norwegian, at §3, stk. 4 bør præciseres sådan, at det alene og isoleret er indenrigsruter, der kan modtage støtte. For det første bør dette ske for at opfylde formålet i den politiske aftale af 25. juni 2020 (om Luftfartspakken), hvoraf det fremgår at formålet er at ”understøtte flyvninger på de danske indenrigsruter”. Således er internationale flyvninger ikke nævnt. For det andet vil inddragelse af tab på forbindende, internationale flyvninger øge kompleksiteten og uigennemsigtheden af tabsberegningerne. Det må forventes at øge de administrative omkostninger betydeligt og til et niveau, der ikke står mål med den støtte, som hvert enkelt selskab vil kunne imødesee. Endeligt vil inddragelse af forbindende ruter forventeligt begrænse ansøgerfeltet betydeligt. Ikke mindst for at sikre, at bred kreds af de tabsramte indenrigsflyselskaber kan støttes på et meningsfuldt niveau, bør ordningen ifølge Norwegian opfattelse alene inkludere tab på de isolerede indenrigsruter.

Udkast til bekendtgørelse om støtteordning til luftfartsselskaber i anledning af COVID-19-udbruddet

§2, stk. 3, 1 om anvendelsesområde nævner, at støtteberettigede virksomheder ikke kan have været ”kriseramte” pr. 31.12.2019 og henviser til stk. 4 under samme paragraf, der henviser til EU-forordning 651/2014. Det fremgår ikke, hvorfor datoen 31.12.2019 er valgt, og efter Norwegian opfattelse bør man tage hensyn til, at mange virksomheder i løbet af Corona-krisen og de otte måneder, der er gået siden den pågældende dato, har været igennem skrappe gældssanerings- og omkostningsbesparelsesforløb, hvilket betyder, at disse virksomheder i dag formelt har en ”sundere” finansiel status end ved seneste årsskifte. Dermed vil man udelukke virksomheder, hvis kreditorer og eventuelle aktionærer allerede har bidraget betydeligt til at sikre og styrke selskabets finansielle stabilitet. Norwegian anbefaler, at §2, stk. 3, 1 fjernes, subsidiært at dato-kravet justeres, så man i stedet bedømmer virksomheden på sin aktuelle status.

Desuden efterlyser Norwegian, at det anføres, hvordan og hvornår den eventuelle støtte udbetales.

Med venlig hilsen

Andreas Hjørnholm
Chef for Kommunikation og Public Affairs Danmark
Norwegian

Anders Jøndrup

Fra: Sille.Beck-Hansen@sas.dk
Sendt: 20. august 2020 23:21
Til: ts Info
Cc: Anders Jøndrup
Emne: RE: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

Sag: TS30302-00172
Sagsdokument: 8239344

SAS takker for muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til bekendtgørelser vedrørende luftfartspakke. J.nr. TS30302-00172.

SAS har ikke yderligere bemærkninger end det vores brancheforening Dansk Luftfart har fremført i sit hørringsvar, som vi er enige i.

Sille Beck-Hansen

Head of Public Affairs og fungerende pressechef i Danmark

+45 32320886

SAS

Scandinavian Airlines System

Dept: CPH-DX

Visit: Amager Strandvej 392

2770 Kastrup, Copenhagen, Denmark

Be the first to know

Follow [SAS News Update](#) and get the latest news from SAS and the aviation industry.

[flysas.com](#), [Facebook](#), [Twitter](#), [Youtube](#)

From: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Sent: 14. august 2020 17:06

To: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Cc: Anders Jøndrup <AJO@tbst.dk>

Subject: Høring over udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken - frist 20. august

TIL HØRINGSPARTERNE

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelser om implementering af luftfartspakken i høring hos brugere og interessenter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen anmoder om høringssparternes bemærkninger. Bemærkningerne skal være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens i hænde **senest den 20. august 2020**, og bedes sendt til info@tbst.dk og ajo@tbst.dk i cc.

Høringsmaterialet kan også ses på Høringsportalen på <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64216>.

Der vedlægges en fortegnelse over de hørte parter.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Anders Jøndrup på ajo@tbst.dk.

Med venlig hilsen

Anders Jøndrup
Chefkonsulent
Bane og marked

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 41 78 01 22

Tlf.: +45 72 21 88 00

ajo@tbst.dk

www.tbst.dk

This e-mail (including any attached documents) is proprietary and confidential and may contain legally privileged information. It is intended for the named recipient(s) only. If you are not the intended recipient, you may not review, retain, copy or distribute this message, and we kindly ask you to notify the sender by reply e-mail immediately and delete this message from your system. Thank you.

E-mail is susceptible to unauthorised alterations which may corrupt the message of the e-mail. SAS Group only sends and receives e-mails on the basis that SAS Group is not liable for any unauthorised alterations.