



**Transportminister
Benny Engelbrecht**

**Erhvervsminister
Simon Kollerup**

**Finansminister
Nicolai Wammen**

**Beskæftigelsesminister
Peter Hummelgaard Thomsen**

11. juni 2020

Partnerskab for udformning af en strategi for revitalisering af luftfarten

Genåbningen af Danmark er i fuld gang. Vi deler regeringens sundhedsoptimisme, men oplever det paradoksalt, at netop luftfartsbranchen, som er helt centralt samfundsøkonomisk og beskæftigelsesmæssigt, står efterladt tilbage.

Rejserestriktioner og grænselukningen den 14. marts havde dramatisk negativ påvirkning på aktivitetsniveauet i dansk luftfart, der siden har ligget 90 – 95 % under samme tidspunkt i 2019. De relativt fastlåste rejserestriktioner og de mange restriktioner i andre lande, betyder også, at luftfarten får svært ved at komme op i gear. Prognosen for hele 2020 peger på 65 % nedgang i forhold til 2019, og i bedste fald vil vi ikke nå tilbage til 2019 niveau før om 3 – 4 år.

Den 29. maj meldte regeringen ud om en meget begrænset justering i rejsevejledningerne *helt* frem til 31. august 2020. Den marginale justering kom bag på mange, fordi flere europæiske lande har et smittetryk som det danske, og forhandlingerne om åbning til lande med lavt smittetryk var i gang. Selv om der er gennemført flere initiativer i forhold til erhvervsrejsende, er konsekvensen af denne beslutning, at vi ser nu ind i et totalt tab af sommersæsonen for luftfart og turisme, der typisk har indtjeningen i sommerhalvåret.

Den marginale justering af rejsevejledningerne har desværre negativ betydning for fastholdelsen af Danmarks position som nordeuropæisk hub. Det skyldes, at luftfartsselskaber verden over, som følge af krisen, er i gang med at revurdere deres rutenet. Med et de facto næsten lukket Danmark, fravælges vi til fordel fra andre destinationer. Dermed kommer vi yderligere bagud, hvilket er en situation, der ikke nemt ændres i den hårde konkurrence.



Det er alvorlige perspektiver, der har afgørende betydning for branchens virksomheder og de ca. 50.000 medarbejdere, der direkte og indirekte beskæftiges i luftfarten. Men det er også kritisk for Danmark som helhed, fordi luftfarten har afgørende betydning for samfundsøkonomien i kraft af sin rolle som kritisk infrastruktur og leverandør af samfundsvital mobilitet og tilgængelighed, for Danmarks eksport og for turismen. Det er velkendt, at luftfarten har meget stor betydning for Danmarks økonomi, og bidrager til økonomien med 30 mia. kr. i indirekte og direkte effekter og hele 100 mia. kr., hvis de såkaldte katalytiske og inducerede effekter også medtages

Alt dette er truet i alvorlig grad. Derfor er det nødvendigt med en erkendelse af, at luftfarten som følge af COVID19-krisen står for grundlæggende strukturelle forandringer, der har negative konsekvenser, der rækker langt ud over branchen selv, herunder:

- 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 risikoen er, at Københavns Lufthavn mister sin stærke position som skandinavisk / nordeuropæisk hub. Det vil i alvorlig grad også udfordre opretholdelsen af den samlede fødekæde, altså flyskoler, simulatorcentre, flytekniske virksomheder og de mange tilknyttede servicevirksomheder m.fl., der beskæftiger mange medarbejdere.
- For det andet er luftfarten og turisme-erhvervet hinandens forudsætninger. Mange af de 169.000 arbejdspladser som turismeerhvervet skaber, står på spil uden en stærk dansk-baseret luftfartssektor.
- 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.
- For det fjerde vil de være vanskeligt at indfri de ambitiøse klimamål som dansk luftfart netop har lanceret via klimapartnerskabet for luftfart. Uden en stærk dansk luftfartsbranche, der samarbejder målrettet om at realisere forslagene, risikeres 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 klimavenlig teknologi, som kan føre til en ny dansk styrkeposition.

Den danske regering har siden krisens start gennemført en række initiativer, der medvirker til at lempe de øjeblikkelige byrder for erhvervslivet. De har også hjulpet luftfartsbranchen, og vi anerkender den store positive betydning af disse initiativer. Vi har også i fællesskab, arbejdsgivere, tillidsrepræsentanter og organisationerne, lavet aftaler, der kunne holde os gående i en begrænset periode.

Men for et erhverv, der er så truet og trængt som luftfarten, er der et påtrængende behov for også at tænke ud over det umiddelbare korte sigte, hvis de danske luftfartsvirksomheder skal overleve og kunne betjene deres samfundskritiske og vigtige funktioner i synergi med andre sektorer.

Vi opfordrer derfor til, at regeringen sammen med luftfartsbranchen hurtigst muligt nedsætter et



sektorpartnerskab eller ekspertgruppe, der skal afdække udfordringerne og fremlægge en plan for, hvordan konsekvenserne af de umiddelbare trusler afbødes samtidig med, at der etableres en langsigtet strategi for at adressere de strukturelle konsekvenser, som krisen har udløst.

Det er nærliggende, at et sådant partnerskab for luftfarten skal fungere i tæt samarbejde med den ekspertgruppe, der ser på dansk turisme.

Vi ser frem til svar på ovenstående.

Med venlig hilsen

Michael Svane,
Dansk Luftfart / DI Transport

Simon Tøgern
HK Privat

Thilde Waast
Flyvebranchens Personale Union

Jan Villadsen
3F Transport