EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 13.11.2020
COM(2020) 714 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

overeenkomstig artikel 91, lid 1 quater, artikel lid 21 bis, lid 5, artikel 24 bis, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap als gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/696 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 2020 naar aanleiding van de COVID- 19-pandemie

1 Inhoud

1 Inleiding 2
2 Beschrijving van de verlichtingsmaatregelen 3
2.1 Maatregelen betreffende tijdelijke exploitatievergunningen 3
2.2 Noodmaatregelen (vliegbeperkingen) in verband met de COVID-19-pandemie 4
2.3 Tijdelijke regels inzake grondafhandelingsdiensten – contracten 4
2.4 Tijdelijke regels inzake grondafhandelingsdiensten – selectieprocedure 5
3 Voorwaarden voor de verlenging van de betreffende perioden 5
3.1 Aanhoudende terugval van het luchtverkeer tussen 2019 en 2020 (overeenkomstige periode) 6
3.2 De terugval is te wijten aan de COVID-19-pandemie 8
3.3 De daling van het luchtverkeer zal in de nabije toekomst waarschijnlijk aanhouden 9
3.4 De daling van het luchtverkeer heeft geleid tot een onderbreking van de grondafhandelingsdiensten of een moeilijke toegang tot financiering voor grondafhandelaars 11
3.5 Vliegbeperkingen zijn niet langer noodzakelijk om de aanhoudende COVID-19-pandemie het hoofd te bieden 12
4 Conclusie 14

1 Inleiding

Sinds begin 2020 heeft de COVID-19-pandemie een zware impact op de luchtvaart in Europa en de rest van de wereld. De gezondheidsmaatregelen en reisbeperkingen die door de lidstaten en derde landen als reactie op de pandemie werden ingevoerd hebben de vraag en het vertrouwen van de consumenten sterk doen dalen, wat op zijn beurt heeft geleid tot een ongekende en langdurige terugval van het luchtverkeer in Europa.[1]

Het aantal vluchten in het Europese luchtruim is in de periode maart-april 2020 met 90 % gedaald in vergelijking met dezelfde periode in 2019[2]. Op 1 maart 2020 verwerkten de Europese luchthavens nog meer dan vijf miljoen passagiers, maar op 31 maart 2020 was dat aantal gedaald tot slechts 174 000 (een daling van 97,1 % in vergelijking met dezelfde dag in 2019). De daling bedraagt sinds 2 augustus 2020 ongeveer 70 % in vergelijking met dezelfde dag in 2019[3]. De gevolgen zijn beperkter voor het vrachtvervoer, met in augustus een daling van 19 % van het aantal vrachttonkilometers[4]. Op basis van de door de ICAO in oktober 2020 voor haar analyse van economische effecten verzamelde gegevens wordt geraamd dat het totale aantal stoelen dat door luchtvaartmaatschappijen wordt aangeboden in 2020 met 50 % tot 52 % is gedaald. Het aantal passagiers zou 2 875 tot 2 978 miljoen lager liggen en de bruto-inkomsten uit passagiersvervoer zouden tussen de 330 tot 340 miljard EUR lager uitvallen.

De COVID-19-pandemie heeft geleid tot problemen met de naleving van sommige bepalingen van de verordening inzake luchtdiensten[5] en de richtlijn grondafhandeling[6]. De ongekende instorting van de vraag en het hoge aantal annuleringen heeft tot diverse plotselinge problemen voor luchtvaartexploitanten en grondafhandelingsbedrijven geleid. Ten eerste worden luchtvaartmaatschappijen geconfronteerd met liquiditeitsproblemen die, zonder dat daartoe de structurele economische noodzaak bestaat, tot gevolg kunnen hebben dat hun exploitatievergunning wordt geschorst of ingetrokken, dan wel vervangen door een tijdelijke vergunning. Ten tweede ondervonden grondafhandelingsbedrijven waarvan de contracten/vergunningen afliepen grote moeilijkheden om toegang te krijgen tot financiering. Ten derde kwamen luchthavens als gevolg van de financiële blootstelling van grondafhandelaars in een kwetsbare positie terecht, waarbij het gevaar bestond dat hun enige grondafhandelaar failliet zou gaan en zijn activiteiten zou moeten staken.

Bovendien leidde het aantal besmettingen en sterfgevallen als gevolg van COVID-19, evenals het feit dat het een onbekende ziekte was, ertoe dat veel lidstaten krachtens artikel 21 van de verordening inzake luchtdiensten beperkingen oplegden aan het vliegverkeer binnen de EU in een poging de verspreiding van de ziekte te stoppen of te vertragen. Gezien de ongekende

---

1 De Wereldgezondheidsorganisatie riep de uitbraak op 30 januari uit tot een "noodsituatie op het gebied van de volksgezondheid van internationaal belang" en op 11 maart 2020 tot een pandemie (zie https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020).

2 https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html

3 https://www.aci-europe.org/industry-topics/covid-19.html

4 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---august-2020/

5 Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herschikking), PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

6 Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap, PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36.

duur van de crisis en de toepasselijke procedurele regels zorgde dat voor een zware en onnodige administratieve belasting voor de lidstaten en de Commissie.

Om die reden hebben het Europees Parlement en de Raad op 25 mei 2020 Verordening (EU) 2020/696 tot wijziging van de verordening inzake luchtdiensten vastgesteld om de voornoemde problemen aan te pakken en de getroffen belanghebbenden, de lidstaten en de Commissie de noodzakelijke ontheffing te bieden van bepaalde administratieve verplichtingen en om de belanghebbenden in de getroffen sector een beter financieel perspectief te bieden.

Krachtens artikel 9, lid 1 quater, artikel 21 bis, lid 5, en artikel 24 bis, lid 4, van de verordening inzake luchtdiensten dient de Commissie de situatie voortdurend te monitoren aan de hand van de in de verordening vastgestelde criteria.[7]

Volgens diezelfde artikelen moet de Commissie, op basis van de informatie en gegevens waarover zij beschikt, uiterlijk op 15 november 2020 een samenvattend verslag indienen bij het Europees Parlement en de Raad en indien nodig gedelegeerde handelingen vaststellen om een aantal tijdelijke bepalingen te verlengen. Die gedelegeerde bevoegdheden worden aan de Commissie verleend voor de periode van één jaar vanaf 28 mei 2020.

In dit samenvattend verslag wordt de situatie beoordeeld op basis van gegevens van Eurocontrol, gegevens over vluchtannuleringen en de bezettingsgraden van een steekproef onder luchtvaartmaatschappijen in de EU. Het verslag is tevens gestoeld op bewijsstukken en gegevens die zijn gepubliceerd door het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC) over de mate waarin de COVID-19-pandemie aanhoudt. In juli en augustus 2020 heeft de Commissie ook de relevante belanghebbenden, namelijk de lidstaten en organisaties die luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en grondafhandelingsbedrijven vertegenwoordigen, geraadpleegd over de invoering en de blijvende noodzaak van de maatregelen.

2 Beschrijving van de verlichtingsmaatregelen

2.1 Maatregelen betreffende tijdelijke exploitatievergunningen

Krachtens artikel 9, lid 1, van de verordening inzake luchtdiensten moeten de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten in de lidstaten de exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij uit de EU intrekken of schorsen wanneer deze in financiële moeilijkheden verkeert en kunnen zij die vervangen door een tijdelijke exploitatievergunning.

Als gevolg van de COVID-19-pandemie kregen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie die vóór de pandemie financieel gezond waren te maken met liquiditeitsproblemen die, zonder dat daartoe de structurele economische noodzaak bestaat, tot gevolg kunnen hebben dat hun exploitatievergunning wordt geschorst of ingetrokken, of wordt vervangen door een tijdelijke vergunning. De afgifte van een tijdelijke vergunning kan een negatief signaal afgeven aan de markt over de overlevingskansen van een luchtvaartmaatschappij, wat op zijn beurt eventuele financiële problemen, die anders van tijdelijke aard zouden zijn, zou verergeren.

[7] Die criteria zijn uiteengezet in artikel 9, lid 1 ter, artikel 21 bis, lid 4, en artikel 24 bis, lid 3, en worden opgesomd in punt 4.

Daarom kregen de bevoegde vergunningverlenende autoriteiten bij Verordening (EU) 2020/696 de mogelijkheid om in de periode van 1 maart tot 31 december 2020 af te zien van de intrekking of schorsing van de exploitatievergunning als er in die periode een beoordeling van de financiële levensvatbaarheid werd uitgevoerd en onder voorbehoud dat de veiligheid niet in het geding kwam en er een realistisch vooruitzicht was op een bevredigend financieel herstel in de twaalf maanden daarna.

2.2 Noodmaatregelen (vliegbeperkingen) in verband met de COVID-19-pandemie

Krachtens artikel 21 van de verordening inzake luchtdiensten kan een lidstaat de uitoefening van verkeersrechten weigeren of beperken of voorwaarden aan deze uitoefening stellen om plotselinge kortstondige problemen die voortvloeien uit onvoorspelbare en onvermijdbare omstandigheden op te lossen. Dergelijke maatregelen moeten in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie en moeten op objectieve en niet-discriminerende criteria gebaseerd zijn.

Om te waarborgen dat deze maatregelen in overeenstemming zijn met de beginselen van evenredigheid en transparantie en zijn gebaseerd op objectieve en niet-discriminerende criteria, moeten de Commissie en de andere lidstaten onverwijld in kennis worden gesteld van die maatregelen, die naar behoren moeten worden gemotiveerd. Bovendien moet de lidstaat, indien de problemen die deze maatregelen noodzakelijk maken langer dan 14 dagen voortduren, de Commissie en de andere lidstaten daarvan in kennis stellen en kan hij, met instemming van de Commissie, de maatregelen verlengen voor nieuwe perioden van telkens ten hoogste 14 dagen. De Commissie verleent bij besluit haar goedkeuring aan de verlengingsperioden.

Artikel 21 is bedoeld om kortstondige problemen aan te pakken en uit de ervaringen in het begin van de COVID-19-uitbraak is gebleken dat dit artikel niet is afgestemd op de COVID-19-crisis, waarvan men verwachtte dat ze slechts enkele maanden zou duren. Hierdoor werd een onnodige administratieve last gelegd op de Commissie en de lidstaten.

Bij Verordening (EU) 2020/696 werd daarom een tijdelijke afwijking ingevoerd van de in artikel 21 vastgestelde procedurele vereisten voor de periode van 1 maart tot 31 december 2020. Dankzij deze afwijking kunnen de lidstaten zonder voorafgaande goedkeuring van de Commissie een tijdelijke, gerechtvaardigde en evenredige noodmaatregel invoeren ter bestrijding van de pandemie, mits de beginselen van evenredigheid en transparantie in acht worden genomen en de afwijking gebaseerd is op objectieve en niet-discriminerende criteria.

2.3 Tijdelijke regels inzake grondafhandelingsdiensten – contracten

Overeenkomstig artikel 6, lid 2, en artikel 9 van de grondafhandelingsrichtlijn kunnen de lidstaten het aantal verleners van grondafhandelingsdiensten op luchthavens beperken. In dergelijke gevallen moeten de grondafhandelaars worden geselecteerd voor een maximumperiode van zeven jaar. De COVID-19-pandemie heeft geleid tot een plotselinge en ongekende daling van de luchtvevoersactiviteiten, waardoor verleners van grondafhandelingsdiensten in financiële moeilijkheden terechtkwamen. Grondafhandelaars waarvan het contract afloopt tijdens de crisis of aan het einde van het jaar na het begin van de crisis kunnen hun crediteuren daarom niet voldoende duurzaamheid waarborgen als criterium om een lening te krijgen en kunnen bijgevolg moeilijkheden ondervinden om toegang tot financiering te krijgen.

Om die reden voorziet Verordening (EU) 2020/696 in de mogelijkheid om contracten van grondafhandelaars die tussen 28 mei 2020 en 31 december 2021 aflopen te verlengen tot 31 december 2022.

2.4 Tijdelijke regels inzake grondafhandelingsdiensten – selectieprocedure

In artikel 11, lid 1, onder e), van de grondafhandelingsrichtlijn is bepaald dat een verlener van grondafhandelingsdiensten die zijn activiteit staakt vóór het verstrijken van de periode waarvoor hij middels een aanbesteding overeenkomstig dat artikel is geselecteerd, volgens dezelfde procedure wordt vervangen.

De COVID-19-pandemie kan leiden tot insolventie van verleners van grondafhandelingsdiensten, waardoor zij hun activiteiten moeten staken. Op luchthavens met een beperkt aantal grondafhandelaars zou dit tot gevolg kunnen hebben dat een of meerdere afhandelaars hun dienstverlening staken voordat een nieuwe grondafhandelaar kan worden geselecteerd op basis van de normale procedure van artikel 11, lid 1, van de grondafhandelingsrichtlijn. Om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, is een snelle vervanging van de grondafhandelaar noodzakelijk.

Derhalve biedt Verordening (EU) 2020/696 luchthavenbeheerders de mogelijkheid om, voor de periode van 1 maart 2020 tot 31 december 2020, rechtstreeks een verlener van grondafhandelingsdiensten te kiezen voor een termijn van maximaal zes maanden of voor een periode tot en met 31 december 2020, naargelang welke van beide termijnen de langste is.

3 Voorwaarden voor de verlenging van de betreffende perioden

Krachtens Verordening (EU) 2020/696 zijn aan de Commissie gedelegeerde bevoegdheden verleend om de toepassingsperioden van de in de punten 3.1 tot en met 3.5 vermelde uitzonderlijke maatregelen te verlengen. De onderstaande tabel bevat een overzicht van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan:

	De daling van het luchtverkeersniveau t.o.v. het verkeersniveau in de overeenkomstige periode in 2019 houdt aan	De terugval is te wijten aan de uitbraak van de COVID-19-pandemie	De daling van het luchtverkeer zal in de nabije toekomst waarschijnlijk blijven duren	Onderbreking van de grondafhandelingsdiensten of moeilijkheden bij de toegang tot financiering voor verleners van grondafhandelingsdiensten op luchthavens in de Unie	De COVID-19-pandemie blijft voortduren	De beperking van of het opleggen van voorwaarden aan de uitoefening van verkeersrechten door lidstaten blijft waarschijnlijk ook na 31.12.2020 noodzakelijk
Maatregelen betreffende tijdelijke exploitatievergunningen (art. 9, lid 1 ter)	x	x	x			
Noodmaat-regelen (vlieg-beperkingen) in verband met de COVID-19-					x	x

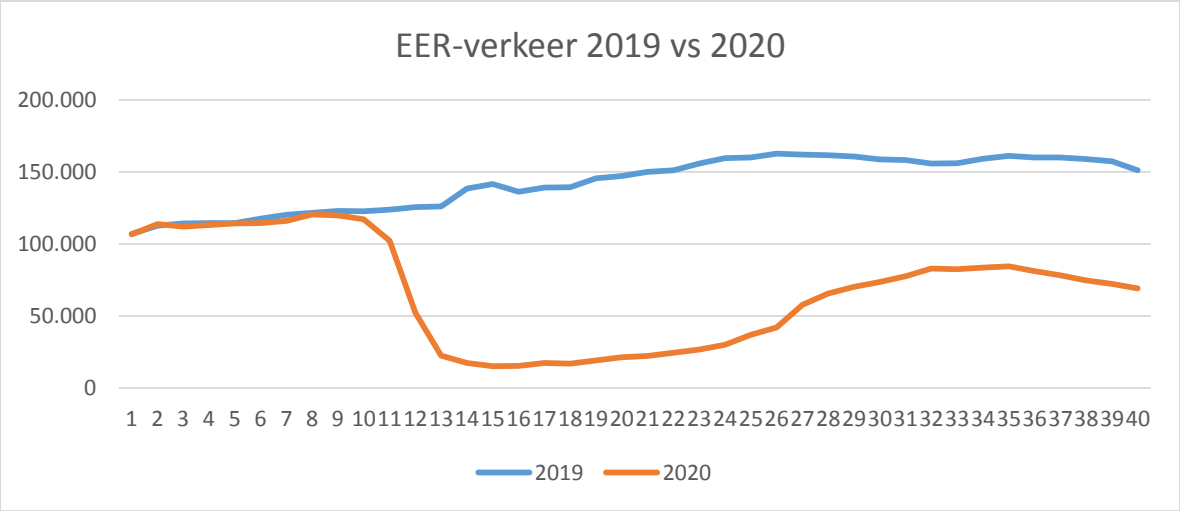
pandemie (art. 21 bis, lid 4)						
Tijdelijke regels voor grond-afhandeling – contracten (art. 24 bis, lid 3)	x	x	x	x		
Tijdelijke regels voor grond-afhandeling – selectieprocedure (art. 24 bis, lid 3)	x	x	x	x		

3.1 Aanhoudende terugval van het luchtverkeer tussen 2019 en 2020 (overeenkomstige periode)

In dit verslag zijn de gegevens over het luchtverkeer, het slotgebruik, de bezettingsgraad en de geannuleerde vluchten in een bepaalde week van 2020 vergeleken met diezelfde week in 2019.

Uit de gegevens van Eurocontrol blijkt dat de daling van het luchtverkeer in de EER is begonnen in week 11 van 2020, met een daling van 17 % ten opzichte van dezelfde week in 2019. De daling van het luchtverkeer zette zich in de weken 12 en 13 snel door tot respectievelijk -59 % en -82 % ten opzichte van 2019. De laagste waarden werden opgetekend in de weken 15 en 16 (-89 %). Daarna trok het luchtverkeer geleidelijk weer aan, maar op 22 juni 2020 (week 26) bedroeg het verkeersvolume nog steeds slechts 26 % van het niveau van 2019, een daling r met 74 % ten opzichte van vorig jaar. Tijdens de maand augustus 2020 (weken 32 t.e.m. 36) steeg het luchtverkeer tot 53 % in vergelijking met het volume van augustus 2019, maar begin september 2020 begon het niveau weer te dalen en aan het einde van die maand bedroeg het 46 % in vergelijking met dezelfde periode in 2019.

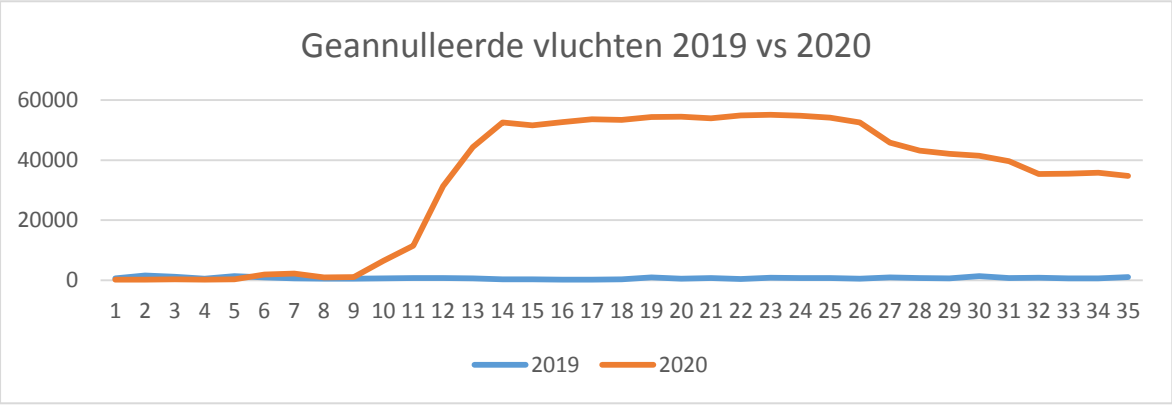
Figuur 1.1



(Bron: Eurocontrol)

Als gevolg van de daling van het luchtverkeer steeg het aantal geannuleerde vluchten snel (figuur 1.2) in vergelijking met dezelfde periode in 2019. Vanaf week 9 begon het aantal geannuleerde vluchten te stijgen; vanaf week 11 ging dat steeds sneller.

Figuur 1.2

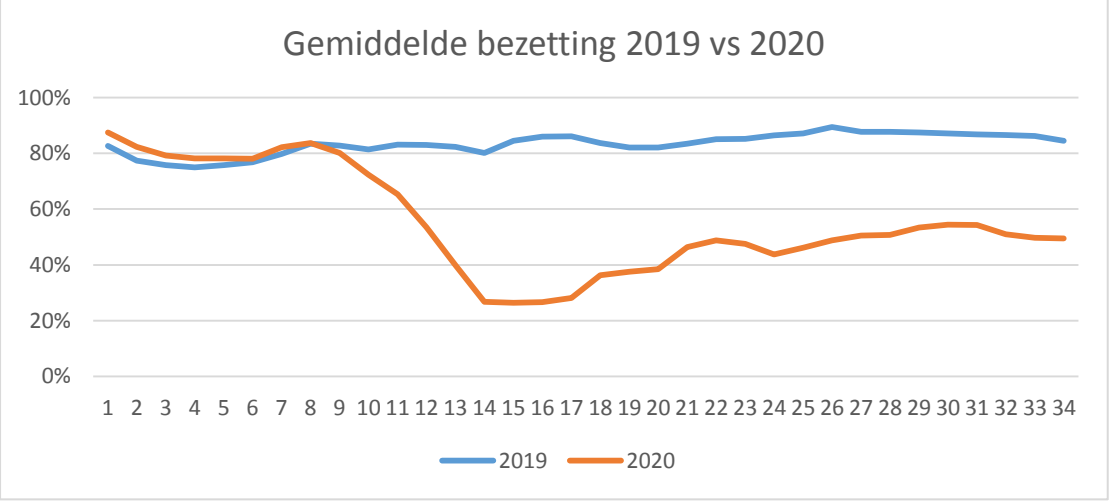


Bron: door de Commissie verzamelde gegevens van luchtvaartmaatschappijen[8]

De gemiddelde bezettingsgraad van de tien Europese luchtvaartmaatschappijen die de Commissie gegevens hebben verstrekt, daalde van 80 % in week 9 naar 26 % in week 15. Niet alleen vliegen de luchtvaartmaatschappijen minder, de weinige resterende vluchten blijven ook onderbezet.

In week 23, toen een aanzienlijk deel van het luchtverkeer binnen de EU terug functioneerde, steeg de gemiddelde bezettingsgraad naar 44 %; halverwege augustus bedroeg die 56 %. In dezelfde week in 2019 varieerde de gemiddelde bezettingsgraad van dezelfde luchtvaartmaatschappijen van 75 % (week 4) tot 89 % (week 26).

Figuur 1.3



Bron: door de Commissie verzamelde gegevens van luchtvaartmaatschappijen.[9]

[8] Zes grote Europese luchtvaartmaatschappijen traditionele spelers, low cost en regionale maatschappijen) hebben de Commissie gegevens verstrekt over het slotgebruik. De cijfers hebben betrekking op het aantal gebruikte slots in vergelijking met de beschikbare slots vóór het begin van het seizoen (historische referentiedatum). Zes grote Europese luchtvaartmaatschappijen (traditionele spelers, low cost en regionalen maatschappijen) hebben de Commissie gegevens verstrekt over geannuleerde vluchten.

3.2 De terugval is te wijten aan de COVID-19-pandemie

Veel landen reageerden op de COVID-19-pandemie door vliegverboden en reisbeperkingen op te leggen, waarvan sommige nog altijd van kracht zijn.[10] Dit had ernstige gevolgen voor het luchtverkeer binnen de EU en voor het internationale luchtverkeer, omdat beperkingen waarbij alleen "essentiële reizen" zijn toegestaan, de vraag drukken tot een niveau waarop de meeste routes niet langer commercieel kunnen worden geëxploiteerd.[11]

In het begin werden beperkingen op vluchten binnen de EU door sommige lidstaten gebruikt als maatregel om de verdere verspreiding van COVID-19 te voorkomen of te beperken. Om het luchtvrachtvervoer in stand te houden, heeft de Commissie richtsnoeren voor het faciliteren van luchtvrachtactiviteiten tijdens de COVID-19-pandemie vastgesteld.[12] Het verbod op passagiersvluchten tussen de lidstaten piekte in de periode van 20 tot en met 26 maart 2020, toen twintig lidstaten een vliegverbod hadden ingesteld. Dat aantal nam daarna langzaam af: op 31 maart 2020 gold nog in 16 lidstaten een vliegverbod en op 6 april nog in 14. Toen de procedurele ontheffing van kracht werd, hadden elf lidstaten vliegbeperkingen ingevoerd. Sinds 7 juli handhaafden zeven lidstaten een vliegverbod naar enkele specifieke lidstaten met een hoger aantal COVID-19-gevallen. Eind september hanteerden vier lidstaten nog steeds een vliegverbod (zie punt 4).

Wat vluchten naar derde landen betreft, nam de Commissie op 16 maart 2020 een mededeling[13] aan waarin werd aanbevolen niet-essentiële reizen vanuit derde landen naar het EU+-gebied[14] tijdelijk te beperken, gedurende één maand. Op 17 maart 2020 stemden de staatshoofden en regeringsleiders van de EU ermee in de tijdelijke beperking van niet-essentiële reizen in te voeren. Ook de vier geassocieerde Schengenlanden voerden de beperking in. Deze beperking is meerdere keren verlengd.

In de zomer hebben de lidstaten opnieuw reisbeperkingen binnen de EU ingevoerd. Op 4 september 2020 nam de Commissie een voorstel voor een aanbeveling van de Raad[15] aan om ervoor te zorgen dat alle beperkingen van het vrije verkeer die door lidstaten vanwege de COVID-19-pandemie worden opgelegd op EU-niveau worden gecoördineerd en duidelijk worden gecommuniceerd. In het voorstel van de Commissie worden vier belangrijke gebieden uiteengezet waarop de lidstaten nauwer zouden moeten samenwerken, zoals gemeenschappelijke criteria en drempelwaarden voor de lidstaten bij de besluitvorming over de invoering van reisbeperkingen, een gemeenschappelijk kader voor maatregelen ten aanzien van reizigers uit gebieden met een groter risico, en duidelijke en tijdige informatie voor het publiek over mogelijke beperkingen.

Afgezien van de regelgeving is het consumentenvertrouwen een belangrijke factor die het verkeersvolume beïnvloedt en wijst op een verband tussen de daling van het verkeer en de

---

9 Zes grote Europese luchtvaartmaatschappijen (traditionele spelers, low cost en regionale maatschappijen) hebben de Commissie gegevens verstrekt over de bezettingsgraad.

10 Zie https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_nl voor een overzicht van de maatregelen die nog steeds van kracht zijn.

11 Aangetoond aan de hand van de in punt 3.1 beschreven daling van het luchtverkeer en de reden waarom de ontheffing in de eerste plaats is ingevoerd.

12 Richtsnoeren van de Europese Commissie: Luchtvrachtactiviteiten faciliteren tijdens de uitbraak van COVID-19, vastgesteld op 26 maart 2020; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0327(03)

13 COM(2020) 115 van 16 maart 2020.

14 Het "EU+-gebied" omvat alle Schengenlidstaten (met inbegrip van Bulgarije, Kroatië, Cyprus en Roemenië) en de vier geassocieerde Schengenlanden.

15 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0499&qid=1604507657737

COVID-19-uitbraak. Daarover zijn nog niet veel gegevens beschikbaar. Het Ierse centrale bureau voor de statistiek heeft een enquête gehouden over het vertrouwen van passagiers in reizen per vliegtuig. Bijna vier op de vijf respondenten (78 %) gaf aan zich "oncomfortabel" of "zeer oncomfortabel" te voelen bij het vooruitzicht van een internationale vliegreis.[16] Uit recente gegevens blijkt dat de ongecoördineerde en vaak onvoorspelbare herinvoering van grens- en quarantainemaatregelen in een aantal lidstaten het consumentenvertrouwen verder hebben ondermijnd, waardoor de vraag naar vliegreizen nog verder bleef dalen na de reeds door die beperkingen veroorzaakte terugval.

Uit de economische rapporten die de IATA regelmatig over de crisis publiceert, blijkt dat het aantal boekingen van februari tot ongeveer half april 2020 steeds sneller is gedaald. Sindsdien is het aantal boekingen deels hersteld, maar eind juni 2020 lag het niveau nog altijd 82 % lager dan vorig jaar. Er lijkt een verband te bestaan tussen de stijging van het aantal nieuwe COVID-gevallen en de terugval van het aantal boekingen.[17] Bovendien heeft de IATA sinds de COVID-19-uitbraak geregeld onderzoek laten doen naar het passagiersvertrouwen. In april gaf ongeveer 60 % van de respondenten aan dat zij waarschijnlijk weer zouden gaan reizen binnen enkele maanden nadat de pandemie was geluwd. In juni was dat percentage gedaald tot 45 %. In september gaf meer dan de helft van de respondenten aan dat zij zes maanden tot een jaar zouden wachten alvorens weer te gaan reizen. Daarom blijft de bereidheid om te vliegen laag en men verwacht dat dit de komende maanden zo zal blijven. Ook het risico van verplichte quarantaine op de bestemming is een van de belangrijkste maatregelen die reizigers afschrikt. 83 % van de respondenten gaf aan dat ze niet zouden reizen als er na aankomst een risico op quarantaine bestaat.

Uit het voorgaande blijkt dat er een sterk verband bestaat tussen de daling van het luchtverkeer en de COVID-19-uitbraak.

3.3 De daling van het luchtverkeer zal in de nabije toekomst waarschijnlijk aanhouden

Onder de huidige omstandigheden is het lastig om de exacte ontwikkeling van het luchtverkeer te voorspellen, maar uit de beschikbare prognoses blijkt dat de daling van het luchtverkeer in 2021 zal aanhouden en dat de niveaus van voor COVID-19 niet voor 2024 weer zullen worden gehaald.[18] Factoren die van invloed zullen zijn op de wijze waarop het luchtverkeer zich ontwikkelt, zijn vlieg- en reisbeperkingen, boekingspatronen van consumenten en de aan de sector opgelegde gezondheidsmaatregelen. Die hangen nauw samen met een mogelijke heropflakkering van besmettingen en het ontbreken van een vaccin. Alle prognoses vertonen een hoge mate van onzekerheid.

Volgens Eurocontrol[19] zal het verwachte totale aantal vluchten in Europa opnieuw langzaam dalen. In augustus werd een klein herstel tot 51 % opgetekend nadat in april 2020 het laagste punt werd bereikt, maar dit herstel was slechts tijdelijk. Naar verwachting zal het aantal

---

16 https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. Op het moment waarop de enquête werd afgenomen gold in Ierland een quarantaineverplichting voor internationale reizigers die het land binnenkwamen, hetgeen een impact had op de perceptie over de veiligheid van de luchtvaart bij het publiek.

17 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Flexibility-will-be-critical-to-restart/, dia 4.

18 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/

19 Zie het meest recente verslag van Eurocontrol, "Current Status Scenario", van september 2020 - https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf

vluchten in januari 2021 60 % lager liggen dan in 2019 (in plaats van 20 % in het eerdere scenario). In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat het waarschijnlijk is dat de lidstaten hun reactie op grensoverschrijdend luchtverkeer niet coördineren, dat de passagiersvraag uitzonderlijk laag blijft als gevolg van onzekerheid, onvoorspelbaarheid en verwarring over beperkingen/quarantainemaatregelen vanwege COVID-19, en dat luchtvaartmaatschappijen hun capaciteit verder verminderen in het licht van het zeer lage aantal verwachte boekingen. Volgens Eurocontrol zou het verkeer vanaf februari 2021 weer langzaam moeten gaan stijgen, al zou het nog steeds 50 % lager liggen dan in februari 2020.

Op 29 september 2020[20] stelde ook de IATA zijn economische prognose naar beneden bij. De verwachting is nu dat het wereldwijde aantal betaalde passagierskilometers[21] in 2020 met 66 % zal afnemen in vergelijking met 2019 en met 68 % in december 2020 in vergelijking met december 2019, tegenover een daling van 55 % zoals in juli 2020 nog werd verwacht.

Met betrekking tot reisbeperkingen heeft de Commissie de Schengenlidstaten en de geassocieerde Schengenlanden aanbevolen[22] om interne grenscontroles per 15 juni 2020 op te heffen. De meeste lidstaten die eerder opnieuw interne grenscontroles hadden ingevoerd als gevolg van de COVID-19-pandemie, gaven gehoor aan die aanbeveling, wat ertoe leidde dat de geregelde commerciële passagiersluchtvaart weer groeide (zie figuur 1.1). Met betrekking tot de beperking voor niet-essentiële reizen naar de Unie, werd in een aanbeveling van de Raad[23] geadviseerd om vanaf 1 juli 2020 de beperkingen voor niet-essentiële reizen op te heffen voor een eerste lijst van derde landen, die regelmatig moet worden herzien.

Hoewel verwacht werd dat de verbetering van het luchtverkeer tijdens de Europese zomerperiode zou aanhouden dankzij de versoepeling van de maatregelen en de opheffing van beperkingen gezien de dalende tendensen in het aantal gevallen in heel Europa, werd tijdens de zomer van 2020 in veel EER-landen toch opnieuw een stijging van het aantal COVID-19-gevallen gerapporteerd.[24] Uit de geschiedenis blijkt ook dat pandemieën zich in verschillende golven ontwikkelen. Dit kan tot nieuwe dalingen in het luchtverkeer leiden.

Wat betreft de toekomstige vraag naar luchtverkeer en het vertrouwen van de consument, met name gelet op het samenvattend verslag over slots[25], hebben de belanghebbenden waarmee de diensten van de Commissie contact hebben opgenomen (luchtvaartmaatschappijen, reisagenten, geautomatiseerde boekingssystemen) te kennen gegeven dat het zeer moeilijk is om prognoses te maken voor na de winterdienstregeling 2020/2021. Hoewel luchtvaartmaatschappijen in de periode vóór COVID-19 misschien al vluchtschema's voor het volgende jaar konden aanbieden, kampen zij nu met problemen bij het opstellen van dienstregelingen voor het komende seizoen. Zij passen hun vluchtschema's voortdurend aan

[20] https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/downgrade-for-global-air-travel-outlook/

[21] Betaalde passagierskilometers (revenue passenger-kilometres — RPK) is een maatstaf uit de luchtvaartsector die het aantal kilometers aangeeft dat door betalende passagiers is afgelegd. Deze waarde wordt berekend als het aantal betalende passagiers vermenigvuldigd met de totale afgelegde afstand.

[22] COM(2020)399 final.

[23] https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9208-2020-INIT/fr/pdf.

[24] https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-rapid-risk-assessment-20200810.pdf. Het ECDC rapporteerde op 10 augustus 2020 een algeheel risico op escalatie van COVID-19 in alle EU-/EER-landen.

[25] COM(2020) 558 final.

om te reageren op onvoorspelbare veranderingen in de reis- of vliegbeperkingen en de moeilijk te voorspellen passagiersvraag.[26]

Hoewel het aantal boekingen binnen de EU tijdens de zomer van 2020 begon te stijgen, stokte het herstel van het passagiersverkeer in het Europese luchthavennetwerk in augustus, waarschijnlijk als gevolg van reisbeperkingen die verschillende landen opnieuw hebben ingevoerd.[27] Het aantal boekingen voor vluchten buiten de EU lag nog lager. De jongste update van de IATA over de prognoses voor wereldwijde vliegreizen gaan uit van minder passagiersboekingen in het vierde kwartaal in vergelijking met het derde kwartaal van 2020.[28]

In het kader van de exitstrategie worden in de luchtvaart gezondheidsmaatregelen toegepast, voornamelijk op basis van de richtsnoeren van het EASA en het ECDC.[29] Door de maatregelen betreffende afstand houden en het ontsmetten van ruimten kan het aantal passagiers en vluchten dat luchthavens kunnen verwerken lager liggen dan vóór de uitbraak. Mogelijk wordt de effectieve capaciteit van luchthavens tijdelijk of blijvend verminderd ten opzichte van de periode vóór COVID-19. Tegelijkertijd kunnen deze maatregelen bijdragen aan het herstel van het, nog steeds beperkte, consumentenvertrouwen.

Als gevolg hiervan verlagen luchtvaartmaatschappijen de capaciteit die zij op de markt aanbieden langzaam opnieuw. Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het passagiersluchtverkeer in 2020 nog niet eens de helft van het niveau van 2019 zal bereiken. Binnenlandse markten zullen sneller herstellen dan de internationale markten. De ICAO verwacht in 2020 een daling van het aantal aangeboden stoelen in Europa van 52 % tot 58 % voor internationaal passagiersverkeer en van 33 % tot 36 % voor binnenlandse vluchten[30].

Gelet op het bovenstaande, zijn de vooruitzichten voor de periode na 2020 hoogst onzeker. De nieuwe opflakkering van het aantal COVID-19-besmettingen en de noodzaak om beperkende maatregelen op het gebied van gezondheid in stand te houden, lijken erop te wijzen dat het passagiersluchtverkeer gedurende meerdere jaren onder het niveau van 2019 zal blijven – zelfs als we ervanuit gaan dat er in 2021 een vaccin tegen COVID-19 beschikbaar zal zijn.

3.4 De daling van het luchtverkeer heeft geleid tot een onderbreking van de grondafhandelingsdiensten of een moeilijke toegang tot financiering voor grondafhandelaars

Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, zijn grondafhandelingsbedrijven ernstig getroffen door de COVID-19-pandemie en de hiervoor beschreven daling van het

[26] Nu er geen duidelijke tendensen zijn in het gedrag van de consument, de ontwikkeling van de ziekte en de versoepeling van de regels voor slotgebruik, moeten luchtvaartmaatschappijen verschillende scenario's plannen en voorbereiden. Dat leidt tot suboptimale beslissingen over infrastructuur- , arbeids- en marketingkosten. Zelfs in een normaal jaar is het winterseizoen voor luchtvaartmaatschappijen een moeilijkere periode, omdat zij het grootste deel van hun winst in de zomer maken. Zonder de buffer van een rendabel zomerseizoen zijn de vooruitzichten voor volgende winter en daarna problematisch.

[27] Luchtvaartmaatschappijen wijzen erop dat de boekingsgewoonten van consumenten veranderd zijn. Vroeger boekten zij maanden van tevoren, terwijl zij nu veel later boeken als gevolg van de verminderde voorspelbaarheid en een gebrek aan vertrouwen. Uit gegevens van de IATA blijkt dat nu ongeveer 60 % van de boekingen twee weken vóór de vlucht gebeuren, terwijl in dezelfde periode in 2019 meer dan 60 % van de boekingen 11 tot 20 dagen vooraf werden gemaakt.

[28] https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/downgrade-for-global-air-travel-outlook/

[29] https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/EASA-ECDC_COVID-19_Operational-guidelines-for-management-of-passengers-issue-2.pdf

[30] https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

luchtverkeer. Veel verleners van grondafhandelingsdiensten verkeren in financiële moeilijkheden, zoals blijkt uit de reorganisatie bij de Swissport Group en het nieuws over financiële moeilijkheden bij haar dochterondernemingen[31], het ontslag van 800 medewerkers door Wisag in Duitsland[32], het reddingspakket dat is verleend aan Aviapartner Belgium en het feit dat Malév Ground Handling zijn activiteiten heeft gestaakt[33]. Hieruit blijkt dat de daling van het luchtverkeer leidt tot een onderbreking van de grondafhandelingsdiensten en het voor grondafhandelaars moeilijk maakt om toegang tot financiering te krijgen.

Op basis van de verwachtingen voor het luchtverkeer tot eind december 2021, is het waarschijnlijk dat meer grondafhandelaars het activiteiten zullen moeten staken voordat de markt is hersteld van de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte crisis.[34] Er bestaat een reëel risico dat gedurende 2021 meer verleners leveranciers van grondafhandelingsdiensten failliet zullen gaan. Dergelijke faillissementen zullen zeer waarschijnlijk leiden tot een plotselinge onderbreking van de grondafhandelingsdiensten. Daarom kunnen luchthavens genoodzaakt zijn op zeer korte termijn een alternatieve verlener van grondafhandelings-diensten te zoeken. Het nut van de maatregel blijkt uit het voorbeeld van Brussels Airport, waar Brussels Airport Company (BAC) na het faillissement van Swissport Belgium snel een vervanger kon selecteren.[35]

Verleners van grondafhandelingsdiensten die echter moeilijkheden ondervinden bij de toegang tot financiering als gevolg van het aflopen van hun contract kunnen gebruik blijven maken van verlenging op grond van de huidige afwijking (tot 31 december 2022) om de nodige kredieten te verkrijgen en de bedrijfscontinuïteit te waarborgen. Bovendien geven de verlengde contracten luchthavens voldoende tijd om een aanbesteding uit te schrijven voor extra verleners van grondafhandelingsdiensten om hun veerkracht te versterken in geval van aanhoudende volatiliteit in de luchtvaart.

3.5 Vliegbeperkingen zijn niet langer noodzakelijk om de aanhoudende COVID-19-pandemie het hoofd te bieden

Sinds de vaststelling van artikel 21 bis van de verordening inzake luchtdiensten heeft de Commissie nauw contact gehad met de lidstaten, met name de burgerluchtvaartautoriteiten, om de situatie voortdurend in de gaten te houden. Hieruit is gebleken dat vliegbeperkingen op zich mogelijk niet de meest geschikte en noodzakelijke maatregel zijn om de COVID-19-uitbraak te beperken, zoals hierna wordt toegelicht.

---

31 Bijvoorbeeld het faillissement van Swissport Belgium en de aankondiging van Swissport Finland dat het 700 van de 1 350 medewerkers moet ontslaan (zie https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488), terwijl Swissport Western Europe overweegt zo'n 4 500 banen in het Verenigd Koninkrijk en Ierland te schrappen (https://www.euronews.com/2020/06/24/swissport-to-cut-over-4-000-jobs-in-uk-and-ireland-due-to-covid-19).

32 https://newsabc.net/aviation-in-crisis-ground-service-provider-wisag-cuts-around-800-jobs-in-berlin/

33 https://hungarytoday.hu/national-asset-management-terminates-remnant-of-former-hungarian-airline-malev/ https://bbj.hu/economy/govt-declares-malev-gh-of-strategic-importance_185815

34 https://www.ft.com/content/82d6c72a-4a9c-4210-a235-fadbe326ff34

35 Swissport Belgium vroeg op 8 juni 2020 faillissement aan, waardoor er op Brussels Airport nog slechts één grondafhandelaar overbleef. Alyzia SAS verleent de dienst sinds 1 juli 2020. In afwachting van de gebruikelijke procedure voor het selecteren van een nieuw afhandelingsbedrijf heeft het Franse bedrijf voor een periode van zes maanden een tijdelijke vergunning voor bagage- en platformafhandeling gekregen. Tevens kan het bedrijf passagiersafhandelingsdiensten (zoals inchecken) en schoonmaakdiensten verlenen. Bron: BAC.

De aanpak van de pandemie verschilde tijdens de toepassingsperiode van de verordening sterk tussen de lidstaten.[36] De Commissie publiceerde de informatie zodra zij deze had ontvangen van de lidstaten om transparantie te waarborgen[37] en Eurocontrol heeft dagelijks samenvattingen van de overeenkomstige NOTAM's gegeven[38]. In overeenstemming met haar richtsnoeren over de manier waarop vervoersdiensten, de connectiviteit en het vrij verkeer geleidelijk kunnen worden hersteld zodra de gezondheidssituatie dat toelaat[39] en tevens rekening houdend met het door de EASA en het ECDC vastgestelde gezondheids- en veiligheidsprotocol voor de luchtvaart in het kader van COVID-19[40], waarin richtsnoeren zijn opgenomen om het veilige en geleidelijke herstel van het passagiersvervoer te faciliteren, heeft de Commissie de burgerluchtvaartautoriteiten regelmatig opgeroepen om hun vliegverboden te herzien. Als gevolg hiervan hebben de lidstaten hun vliegbeperkingen geleidelijk opgeheven. Soms werden die vervangen door andere maatregelen, zoals reisbeperkingen en gezondheidsmaatregelen. Tijdens de zomerperiode voerden enkele lidstaten echter weer vliegverboden in voor een aantal lidstaten in reactie op een stijging van het aantal COVID-19-besmettingen in meerdere landen.[41]

De vereenvoudigde procedure overeenkomstig Verordening (EU) 2020/696 stelt de lidstaten in staat om noodmaatregelen te nemen voor de bestrijding van de COVID-19-pandemie zonder onnodige administratieve lasten, maar laat de verplichting onverlet dat lidstaten de maatregel naar behoren moeten motiveren, gelet op de aanzienlijke negatieve gevolgen voor de werking van de interne markt en om te waarborgen dat de maatregelen evenredig zijn aan de nagestreefde doelstelling uit het oogpunt van volksgezondheid.

COVID-19 heeft zich nu over de hele wereld verspreid en komt op vijf continenten voor. In het vroege begin van de crisis suggereerden zowel de WHO samen met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) als het ECDC dat kortdurende reisbeperkingen konden bijdragen tot de beperking van de uitbraak door de verspreiding van de ziekte te vertragen. Het blijkt echter dat de beperking van het verkeer van personen en goederen op de langere termijn in de meeste gevallen niet doeltreffend is voor de bestrijding van een pandemie en kan leiden tot het gebruik van hulpmiddelen die bestemd waren voor andere interventies.[42] Hoewel de pandemie nog steeds een grote bedreiging van de volksgezondheid in de EU-landen vormt, hebben er sinds het begin van de crisis belangrijke ontwikkelingen plaatsgevonden, zoals een betere kennis over het risico van overdracht en de ontwikkeling van andere diagnostische en preventieve maatregelen, waardoor de vervoersdiensten

---

36 Enkele lidstaten maakten melding van een verbod op alle vluchten binnen de EU, met enkele uitzonderingen (zoals in noodgevallen of voor repatriëringsvluchten). Sommige maakten melding van een verbod voor één of enkele lidstaten. Zeven lidstaten maakten geen gebruik van de in artikel 21 of artikel 21 bis van de verordening geboden mogelijkheid, aangezien zij van mening waren dat dit om gezondheidsredenen niet noodzakelijk was. Zij gaven de voorkeur aan maatregelen die de toegang tot hun grondgebied beperkten of hier voorwaarden aan verbonden voor personen uit bepaalde regio's of landen, en gezondheidsmaatregelen (zoals testen en traceren).

37 https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html Mededelingen aan luchtvarenden (Notices to Airmen, NOTAM) bevatten alle informatie over de voorwaarden die door landen worden opgelegd aan de exploitatie van luchtdiensten.

39 Zie https://ec.europa.eu/info/files/covid-19-guidelines-progressive-restoration-transport-services-and-connectivity_nl

40 Zie https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol

41 Op 1 oktober 2020 hadden vier lidstaten nog steeds een verbod op vluchten binnen de EU.

42 https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx;
https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Considerations-related-to-measures-for-travellers-reduce-spread-COVID-19-in-EUEEA.pdf

geleidelijk kunnen worden hersteld.[43] Zo hebben alle lidstaten gezondheids- en hygiënemaatregelen ingevoerd die geschikter, doeltreffender en evenrediger voor het beperken van de COVID-19-pandemie lijken te zijn dan vliegbeperkingen op zich.[44]

Enkele lidstaten nemen het standpunt in dat het, aangezien de epidemiologische situatie moeilijk te voorspellen is, noodzakelijk is om vliegverboden opnieuw in te stellen, terwijl de andere lidstaten die reageerden op de raadpleging van de Commissie van mening waren dat er andere maatregelen en mechanismen zijn ingevoerd om te waarborgen dat de verspreiding kan worden beperkt en dat het opleggen van unilaterale beperkingen op vluchten de gecoördineerde reactie op COVID-19 en het herstel zou belemmeren. Bovendien stellen zij dat artikel 21 van de verordening inzake luchtdiensten de lidstaten de mogelijkheid blijft bieden om, indien deze gerechtvaardigd zijn, de noodzakelijke noodmaatregelen te nemen.

Met betrekking tot de invoering van het door het EASA en het ECDC vastgestelde gezondheids- en veiligheidsprotocol voor de luchtvaart[45] in het kader van COVID-19 zijn luchtvaartmaatschappijen van mening dat unilaterale vliegbeperkingen niet langer noodzakelijk zijn en kunnen worden ingetrokken, aangezien monitoring voor de vlucht en een hoog gezondheids- en veiligheidsniveau aan boord doeltreffender en evenrediger worden geacht om met passagiers uit landen met een hoog besmettingsgevaar om te gaan dan vliegverboden op zich. Unilaterale vliegverboden voor vluchten binnen de EU op basis van criteria die per land verschillen, die soms pas enkele uren van tevoren worden aangekondigd en voornamelijk gelden voor korte perioden, hebben tot veel verwarring en rechtsonzekerheid op de markt geleid, met negatieve gevolgen voor zowel luchtvaartmaatschappijen als passagiers, en met indirecte gevolgen voor de situatie van grondafhandelingsbedrijven en luchthavens. Volgens de sector zou een gecoördineerde aanpak op EU-niveau met objectieve criteria die in de hele EU op uniforme wijze worden toegepast helpen om verwarring op de markt te voorkomen.[46]

Hoewel het duidelijk is dat de COVID-19-pandemie aanhoudt, ziet her ernaar uit dat het voor de lidstaten gezien de ontwikkeling van de pandemie, de betere kennis over het virus en de epidemiologie ervan en de invoering door alle lidstaten van omvattende gezondheids- en hygiënemaatregelen niet langer noodzakelijk is om vliegbeperkingen op te leggen aan vluchten binnen de EU om de COVID-19-pandemie aan te pakken. Aan de voorwaarde in artikel 21 bis, lid 4, voor de verlenging van de vereenvoudigde procedurele regels tot na 31 december 2020 is derhalve niet voldaan.

4 Conclusie

Op het moment waarop dit verslag wordt gepresenteerd aan het Europees Parlement en de Raad ligt het luchtverkeer nog steeds veel lager dan in dezelfde periode in 2019. Ondanks de moeilijkheden bij de nauwkeurige voorspelling van de herstelroute van het luchtverkeer, kan

[43] Zie het "EASA/ECDC Aviation Health and Safety Protocol" (gezondheids- en veiligheidsprotocol voor de luchtvaart van het EASA/ECDC).

[44] Volgens het ECDC moeten landen, gelet op het feit dat er nu speciale surveillancesystemen voor COVID-19 en uitgebreide gezondheidsmaatregelen zijn ingevoerd, en de bevolking wordt getest en contacten worden getraceerd, nu beter voorbereid zijn op het voorkomen en controleren van een opflakkering van besmettingen.

[45] Zie https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol

[46] Zie voetnoot 15: Voorstel voor een aanbeveling van de Raad voor een gecoördineerde aanpak van de beperking van het vrije verkeer in reactie op de COVID-19-pandemie.

redelijkerwijs worden verwacht dat dit lage verkeersniveau en de beperkte passagiersvraag vanwege de COVID-19-pandemie ook gedurende 2021 zullen aanhouden. Naar verwachting zal een terugkeer naar het vroegere niveau nog verschillende jaren op zich laten wachten. Het is op dit moment echter nog te vroeg om te beoordelen of de capaciteit ook na 2021 tot de huidige niveaus beperkt zullen blijven.

Nationale en ongecoördineerde beperkingen voor passagiers en vluchten van/naar bepaalde bestemmingen, quarantainevereisten, gezondheidsmaatregelen die veilig reizen mogelijk maken, en het consumentenvertrouwen zijn de belangrijkste factoren die bepalen hoe snel de luchtvaart zal herstellen.

Vanwege de aanhoudende COVID-19-pandemie en de impact daarvan op het luchtverkeer, zullen luchtvaartmaatschappijen naar verwachting ook in 2021 met ernstige liquiditeitsproblemen kampen, waardoor ze het risico lopen dat hun exploitatievergunning wordt geschorst of ingetrokken. Verwacht wordt dat de moeilijke marktomstandigheden in de grondafhandelingssector in 2021 zullen aanhouden en dat de financiële situatie van verleners van grondafhandelingsdiensten zal verergeren, waardoor het aantal faillissementen zou kunnen toenemen. De onderbreking van het verlenen van grondafhandelingsdiensten en problemen bij de toegang tot financiering voor grondafhandelaars zullen daarom waarschijnlijk ook in 2021 aanhouden.

Derhalve zijn de voorwaarden vervuld om de maatregelen in artikel 9, lid 1 ter, in verband met tijdelijke vergunningen en artikel 24 bis, lid 3, met betrekking tot grondafhandelingsdiensten, die momenteel op 31 december 2020 aflopen, middels een gedelegeerde handeling te verlengen.

Gelet op het bovenstaande, alsmede op het feit dat de maatregelen al op 31 december 2020 verlopen en gezien de aanhoudende noodzaak overeenkomstig de voorwaarden in artikel 9, lid 1 ter, en artikel 24 bis, lid 3, zal de Commissie de afwijkingen in verband met de **exploitatievergunningen** en de **selectie van grondafhandelingsbedrijven** bij gedelegeerde handeling verlengen tot 31 december 2021.

Met betrekking tot de huidige afwijking betreffende de verlengde **geldigheid van grondafhandelingscontracten**, waarmee de contracten kunnen worden verlengd tot 31 december 2022, en op basis van de beperkte langetermijngegevens die beschikbaar zijn, is de Commissie op dit moment niet van mening dat de voorwaarden vervuld zijn voor een verlenging tot na eind 2022. Zij zal de situatie niettemin nauwlettend blijven volgen.

Met betrekking tot de mogelijkheid voor de lidstaten om **noodmaatregelen te nemen om de uitoefening van verkeersrechten te weigeren, te beperken of er voorwaarden aan te stellen** ter bestrijding van de COVID-19-pandemie, zijn dergelijke maatregelen in het licht van de beschikbare gegevens over de ontwikkelingen van de pandemie en de kennis over het risico op overdracht van de ziekte niet langer noodzakelijk met het oog op andere, passendere maatregelen om de verspreiding van de ziekte tegen te gaan, zoals doeltreffende gezondheids- en hygiënemaatregelen, en gelet op artikel 21 van de verordening inzake luchtdiensten. Aan de voorwaarde in artikel 21 bis, lid 4, om de maatregel bij gedelegeerde handeling te verlengen tot na 31 december 2020 is derhalve niet voldaan. Daarom wordt de huidige geldigheidsperiode niet verlengd.

De Commissie blijft de situatie in de luchtvaart monitoren en is bereid verdere maatregelen te overwegen, voor zover die gerechtvaardigd zijn en bijdragen aan het herstel.