ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.11.2020
COM(2020) 714 final

REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL

σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1γ, το άρθρο 21α παράγραφος 5 και το άρθρο 24α παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, λόγω της πανδημίας COVID-19

1 Περιεχόμενα

1 Εισαγωγή 2
2 Περιγραφή των μέτρων ανακούφισης 3
2.1 Μέτρα σχετικά με τις προσωρινές άδειες εκμετάλλευσης 3
2.2 Έκτακτα μέτρα (περιορισμοί πτήσεων) που συνδέονται με την πανδημία COVID-19 4
2.3 Προσωρινοί κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους — συμβάσεις 5
2.4 Προσωρινοί κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους — διαδικασία επιλογής 5
3 Προϋποθέσεις για την παράταση των σχετικών περιόδων 5
3.1 Παρατεταμένη μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας το 2019 σε σύγκριση με το 2020 (αντίστοιχη περίοδος) 6
3.2 Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας οφείλεται στην πανδημία COVID-19 8
3.3 Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας είναι πιθανό να συνεχιστεί στο ορατό μέλλον 10
3.4 Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας οδήγησε σε διακοπή της παροχής υπηρεσιών εδάφους ή δυσχέρανε την πρόσβαση των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους σε χρηματοδότηση 13
3.5 Οι περιορισμοί πτήσεων δεν είναι πλέον αναγκαίοι για την αντιμετώπιση της παρατεταμένης πανδημίας COVID-19 14
4 Συμπέρασμα 16

1 Εισαγωγή

Από τις αρχές του 2020 η πανδημία COVID-19 είχε σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στις αεροπορικές μεταφορές στην Ευρώπη και παγκοσμίως. Οι περιορισμοί στον τομέα της υγείας και στις μετακινήσεις τους οποίους επέβαλαν τα κράτη μέλη και τρίτες χώρες για την αντιμετώπιση της πανδημίας έχουν συρρικνώσει σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση και την εμπιστοσύνη των καταναλωτών, γεγονός που επέφερε, με τη σειρά του, μια πρωτοφανή και συνεχιζόμενη πτώση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη[1].

Ο αριθμός των πτήσεων που εκτελούνται στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο μειώθηκε έως και κατά 90 % κατά την περίοδο Μαρτίου-Απριλίου του 2020 σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2019[2]. Την 1η Μαρτίου 2020 διακινήθηκαν στους αερολιμένες της Ευρώπης περισσότεροι από 5 εκατομμύρια επιβάτες, ωστόσο ο αριθμός αυτός είχε μειωθεί έως τις 31 Μαρτίου 2020 σε μόλις 174 000 επιβάτες (πτώση κατά 97,1 % σε σύγκριση με την ίδια ημέρα του 2019). Από τις 2 Αυγούστου 2020 η μείωση είναι περίπου 70 % σε σύγκριση με την ίδια ημέρα του 2019[3]. Οι εμπορευματικές μεταφορές επηρεάστηκαν λιγότερο με τη μείωση τον Αύγουστο να φτάνει το 19 % όσον αφορά τα τονοχιλιόμετρα φορτίου[4]. Σύμφωνα με στοιχεία που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο της ανάλυσης οικονομικών επιπτώσεων του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) τον Οκτώβριο του 2020, εκτιμάται ότι το 2020 θα χαρακτηριστεί από συνολική μείωση των προσφερόμενων από τις αεροπορικές εταιρείες θέσεων της τάξης του 50 % έως 52 %, μείωση του αριθμού επιβατών μεταξύ 2 875 και 2 978 εκατομμυρίων και απώλειες μεικτών λειτουργικών κερδών από ναύλα μεταξύ 330 και 340 δισ. EUR.

Η πανδημία COVID-19 έχει δημιουργήσει δυσκολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση με ορισμένες διατάξεις του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές[5] και της οδηγίας για τις υπηρεσίες εδάφους[6]. Η πρωτοφανής πτώση της ζήτησης και το υψηλό ποσοστό ακυρώσεων είχε ως αποτέλεσμα μια σειρά αιφνίδιων προβλημάτων για τους αερομεταφορείς και τις εταιρείες παροχής υπηρεσίες εδάφους. Πρώτον, οι αερομεταφορείς αντιμετώπισαν προβλήματα ρευστότητας που θα μπορούσαν να προκαλέσουν την αναστολή ή την ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσής τους, ή την αντικατάστασή της από προσωρινή άδεια, χωρίς να συντρέχει διαρθρωτική οικονομική ανάγκη. Δεύτερον, οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών εδάφους των οποίων οι συμβάσεις/άδειες έληγαν αντιμετώπισαν σοβαρές δυσκολίες πρόσβασης σε χρηματοδότηση. Τρίτον, λόγω του χρηματοπιστωτικού ανοίγματος των εταιρειών παροχής υπηρεσιών εδάφους, τα αεροδρόμια βρέθηκαν σε ευάλωτη θέση καθώς, σε περίπτωση πτώχευσης, θα μπορούσαν να χάσουν τον μοναδικό τους παρέχοντα υπηρεσίες εδάφους.

---

1 Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας κήρυξε «έκτακτη κατάσταση διεθνούς ενδιαφέροντος στον τομέα της δημόσιας υγείας» στις 30 Ιανουαρίου και πανδημία στις 11 Μαρτίου 2020 (βλ. 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 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση), ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3-20.

6 Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας.
(ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36).

Επιπλέον, τα ποσοστά κρουσμάτων ή θανάτων από τη νόσο COVID-19, καθώς και το γεγονός ότι επρόκειτο για μια άγνωστη νόσο, οδήγησαν πολλά κράτη μέλη στην επιβολή ενδοενωσιακών περιορισμών στις πτήσεις, κατ' εφαρμογή του άρθρου 21 του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές, σε μια προσπάθεια αναχαίτισης ή επιβράδυνσης της εξάπλωσης της νόσου, η οποία, λόγω της πρωτοφανούς διάρκειας της κρίσης και των εφαρμοστέων διαδικαστικών κανόνων, δημιούργησε μεγάλη και περιττή διοικητική επιβάρυνση για τα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Ως εκ τούτου, λόγω της πανδημίας COVID-19, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν στις 25 Μαΐου 2020 τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/696 για την τροποποίηση του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ανωτέρω προβλήματα και να παρασχεθεί στους ενδιαφερόμενους που θίγονται, στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή η απαραίτητη ανακούφιση από ορισμένους διοικητικούς κανόνες, καθώς και να διασφαλιστεί θετικότερη χρηματοοικονομική προοπτική για τους ενδιαφερόμενους του θιγόμενου κλάδου.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1γ, το άρθρο 21α παράγραφος 5 και το άρθρο 24α παράγραφος 4 του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές, η Επιτροπή παρακολουθεί συνεχώς την κατάσταση με γνώμονα τα κριτήρια που καθορίζονται στον κανονισμό[7].

Σύμφωνα με τα ίδια άρθρα, με βάση τις πληροφορίες και τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει συνοπτική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις 15 Νοεμβρίου 2020 και, εάν είναι αναγκαίο, να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την παράταση των περιόδων ισχύος των προσωρινών διατάξεων. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητες εκχωρούνται στην Επιτροπή για περίοδο ενός έτους από τις 28 Μαΐου 2020.

Η παρούσα συνοπτική έκθεση αξιολογεί την κατάσταση βάσει των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) και στοιχείων σχετικά με τις ακυρώσεις πτήσεων και τους συντελεστές πληρότητας που συλλέχθηκαν από δείγμα αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ. Επίσης, βασίζεται σε στοιχεία και δεδομένα που δημοσίευσε το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) σχετικά με την παρατεταμένη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Επιπλέον, τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 2020, η Επιτροπή πραγματοποίησε διαβούλευση με τους σχετικούς ενδιαφερόμενους, δηλαδή τα κράτη μέλη και οργανώσεις που αντιπροσωπεύουν αεροπορικές εταιρείες, αερολιμένες και παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους, σχετικά με την εφαρμογή και τη συνεχιζόμενη αναγκαιότητα των μέτρων.

2 Περιγραφή των μέτρων ανακούφισης

2.1 Μέτρα σχετικά με τις προσωρινές άδειες εκμετάλλευσης

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές, οι αρμόδιες αρχές αδειοδότησης των κρατών μελών πρέπει να αναστέλλουν ή να ανακαλούν την άδεια εκμετάλλευσης ενός αερομεταφορέα της ΕΕ που αντιμετωπίζει

[7] Τα εν λόγω κριτήρια καθορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 1β, στο άρθρο 21α παράγραφος 4 και στο άρθρο 24α παράγραφος 3 και παρατίθενται στην ενότητα 4.

χρηματοοικονομικές δυσκολίες και μπορούν να τις αντικαθιστούν με προσωρινή άδεια εκμετάλλευσης.

Με την πανδημία COVID-19 οι ενωσιακοί αερομεταφορείς οι οποίοι ήταν οικονομικά υγιείς πριν από την πανδημία άρχισαν να αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας που θα μπορούσαν να προκαλέσουν την αναστολή ή ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσής τους, ή την αντικατάστασή της από προσωρινή άδεια, χωρίς να συντρέχει διαρθρωτική οικονομική ανάγκη. Η έκδοση προσωρινής άδειας θα μπορούσε να στείλει αρνητικό μήνυμα στην αγορά σχετικά με την ικανότητα επιβίωσης ενός αερομεταφορέα, γεγονός που, με τη σειρά του, θα επιδείνωνε τα κατά τα άλλα συγκυριακά χρηματοοικονομικά προβλήματα.

Επομένως, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/696 έδωσε στις αρμόδιες αρχές αδειοδότησης τη δυνατότητα να μην ανακαλούν ή αναστέλλουν άδειες εκμετάλλευσης κατά την περίοδο από την 1η Μαρτίου έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, εφόσον, κατά την εν λόγω περίοδο, έχει διενεργηθεί αξιολόγηση της οικονομικής βιωσιμότητας και υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η ασφάλεια και ότι υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης εντός των επόμενων 12 μηνών.

2.2 Έκτακτα μέτρα (περιορισμοί πτήσεων) που συνδέονται με την πανδημία COVID-19

Σύμφωνα με το άρθρο 21 του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές, τα κράτη μέλη μπορούν να απορρίπτουν, να περιορίζουν ή να επιβάλλουν προϋποθέσεις στην άσκηση δικαιωμάτων κίνησης για την αντιμετώπιση απρόοπτων βραχυχρόνιων προβλημάτων που ανακύπτουν από απρόβλεπτες και αναπόφευκτες καταστάσεις. Τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με τις αρχές της αναλογικότητας, της διαφάνειας και βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις, η Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη θα πρέπει να ενημερώνονται αμελλητί σχετικά με τα εν λόγω μέτρα, τα οποία πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένα. Επιπλέον, εάν τα προβλήματα τα οποία επέβαλαν τα μέτρα αυτά δεν έχουν επιλυθεί εντός 14 ημερών, τα κράτη μέλη πρέπει να ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη και μπορούν, εφόσον συμφωνεί η Επιτροπή, να παρατείνουν τα μέτρα για περαιτέρω χρονικά διαστήματα όχι άνω των 14 ημερών. Η Επιτροπή διατυπώνει σύμφωνη γνώμη για την παράταση του χρονικού διαστήματος εκδίδοντας σχετική απόφαση.

Το άρθρο 21 αφορά βραχυχρόνια προβλήματα και η πείρα κατά τα αρχικά στάδια της έξαρσης της νόσου COVID-19 κατέδειξε ότι δεν ανταποκρίνεται στην κρίση της νόσου COVID-19, η οποία αναμένεται να διαρκέσει πολλούς μήνες, καθώς υποβάλλει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη σε περιττή διοικητική επιβάρυνση.

Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/696 εισήγαγε προσωρινή παρέκκλιση από τις διαδικαστικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 21, για την περίοδο από την 1η Μαρτίου έως την 31η Δεκεμβρίου 2020. Η εν λόγω παρέκκλιση παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να διατηρούν προσωρινά, αιτιολογημένα και αναλογικά έκτακτα μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19 χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα είναι σύμφωνα με τις αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας και βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

2.3 Προσωρινοί κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους — συμβάσεις

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 και το άρθρο 9 της οδηγίας για τις υπηρεσίες εδάφους, τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίσουν τον αριθμό των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι παρέχοντες πρέπει να επιλέγονται για μέγιστη περίοδο επτά ετών. Η πανδημία COVID-19 οδήγησε σε αιφνίδια και πρωτοφανούς κλίμακας μείωση της δραστηριότητας των αεροπορικών μεταφορών, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα σοβαρές χρηματοοικονομικές δυσχέρειες για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους. Ως εκ τούτου, παρέχοντες υπηρεσίες των οποίων οι συμβάσεις λήγουν μέσα στην περίοδο της κρίσης ή έως το τέλος του έτους που έπεται της έναρξης της κρίσης δεν μπορούν να παρέχουν στους πιστωτές τους επαρκή εγγύηση βιωσιμότητας ως κριτήριο για τη λήψη δανείου και, επομένως, ενδέχεται να συναντήσουν δυσκολίες στην πρόσβασή τους σε χρηματοδότηση.

Για αυτόν τον λόγο, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/696 προβλέπει ότι οι συμβάσεις παρεχόντων υπηρεσίες οι οποίες λήγουν την περίοδο από τις 28 Μαΐου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021 μπορούν να παραταθούν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022.

2.4 Προσωρινοί κανόνες για τις υπηρεσίες εδάφους — διαδικασία επιλογής

Στο άρθρο 11 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας για τις υπηρεσίες εδάφους αναφέρεται ότι όταν ο παρέχων υπηρεσίες παύει τη δραστηριότητά του πριν από τη λήξη της περιόδου για την οποία επελέγη κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών βάσει αυτού του άρθρου, αντικαθίσταται με την ίδια διαδικασία.

Η πανδημία COVID-19 ενδέχεται να οδηγήσει παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους σε πιθανή αφερεγγυότητα, με αποτέλεσμα την παύση της δραστηριότητάς τους. Σε αερολιμένες με περιορισμένο αριθμό παρεχόντων υπηρεσίες, κάτι τέτοιο θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια κατάσταση όπου ένας ή περισσότεροι παρέχοντες υπηρεσίες θα έπαυαν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους πριν από την επιλογή νέου παρέχοντος υπηρεσίες βάσει της συνήθους διαδικασίας που καθορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 της οδηγίας για τις υπηρεσίες εδάφους. Για τη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας, είναι απαραίτητη η ταχεία αντικατάσταση του εν λόγω παρέχοντος υπηρεσίες.

Επομένως, από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/696 παρέχει στον οργανισμό διαχείρισης του αερολιμένα τη δυνατότητα να επιλέξει απευθείας παρέχοντα υπηρεσίες, ο οποίος θα παρέχει τις υπηρεσίες για μέγιστη περίοδο έξι μηνών ή για την περίοδο έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, ανάλογα με το ποια περίοδος είναι μεγαλύτερη.

3 Προϋποθέσεις για την παράταση των σχετικών περιόδων

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/696, εκχωρούνται στην Επιτροπή κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητες για την παράταση των περιόδων εφαρμογής των σχετικών έκτακτων μέτρων που αναφέρονται στις παραγράφους 3.1- 3.5. Ο κατωτέρω πίνακας παρέχει επισκόπηση των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται:

	Η μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας σε σύγκριση με το επίπεδο της	Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας οφείλεται στην έξαρση της πανδημίας	Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας είναι πιθανό να συνεχιστεί στο ορατό	Διακοπή της παροχής υπηρεσιών εδάφους ή δυσκολία πρόσβασης σε χρηματοδότηση	Παρατεταμένη διάρκεια της πανδημίας COVID-19.	Η επιβολή περιορισμών ή προϋποθέσεων στην άσκηση δικαιωμάτων κίνησης από τα κράτη μέλη

	εναέριας κυκλοφορίας κατά την αντίστοιχη περίοδο του 2019 συνεχίζεται.	COVID-19.	μέλλον.	για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους σε αερολιμένες της Ένωσης.		ενδέχεται να είναι απαραίτητη και πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2020.
Μέτρα σχετικά με τις προσωρινές άδειες εκμετάλλευσης (άρθρο 9 παράγραφος 1β)	x	x	x			
Έκτακτα μέτρα (περιορισμός πτήσεων) που συνδέονται με την πανδημία COVID-19 (άρθρο 21α παράγραφος 4)					x	x
Προσωρινοί κανόνες σχετικά τις υπηρεσίες εδάφους — συμβάσεις (άρθρο 24α παράγραφος 3)	x	x	x	x		
Προσωρινοί κανόνες σχετικά με τις υπηρεσίες εδάφους — διαδικασία επιλογής (άρθρο 24α παράγραφος 3)	x	x	x	x		

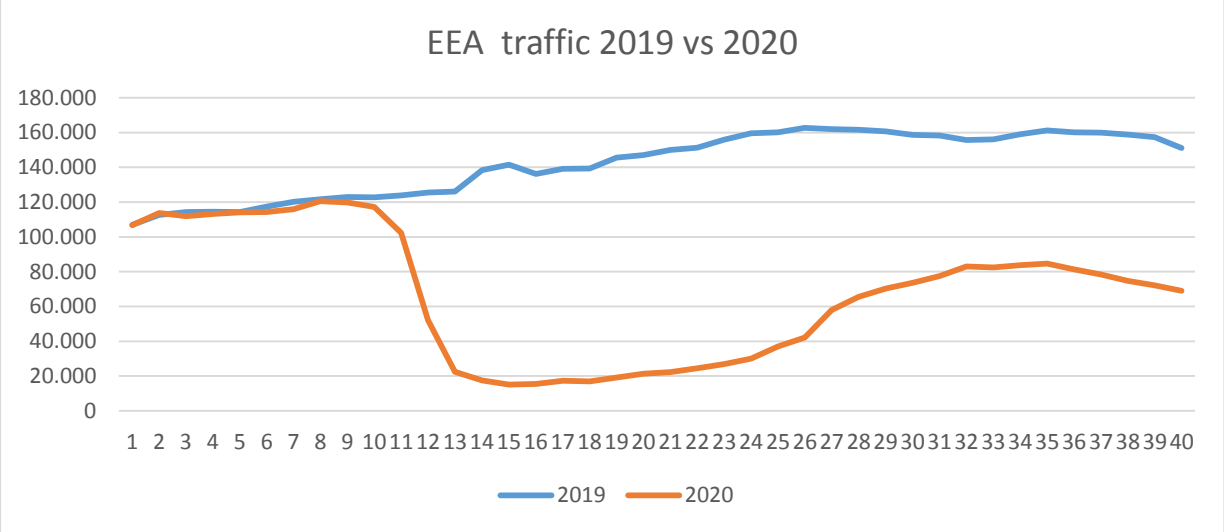
3.1 Παρατεταμένη μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας το 2019 σε σύγκριση με το 2020 (αντίστοιχη περίοδος)

Για τον σκοπό της παρούσας έκθεσης, τα στοιχεία σχετικά με τα επίπεδα της εναέριας κυκλοφορίας, τη χρήση του διαθέσιμου χρόνου, τον συντελεστή πληρότητας και τις ακυρωθείσες πτήσεις σε μια δεδομένη εβδομάδα του 2020 έχουν συγκριθεί με την ίδια εβδομάδα του 2019.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Eurocontrol, η έναρξη της μείωσης της εναέριας κυκλοφορίας στον ΕΟΧ τοποθετείται στην 11η εβδομάδα του 2020, με πτώση της τάξης του 17 % σε σύγκριση με την ίδια εβδομάδα του 2019. Η εναέρια κυκλοφορία συνέχισε να μειώνεται με ταχείς ρυθμούς, σημειώνοντας κατά τη 12η και τη 13η εβδομάδα μείωση κατά 59 % και 82 %, αντίστοιχα, σε σύγκριση με το 2019. Τα χαμηλότερα ποσοστά καταγράφηκαν τη 15η

και τη 16η εβδομάδα (μείωση κατά 89 %). Στη συνέχεια, παρότι η εναέρια κυκλοφορία άρχισε να αυξάνεται σταδιακά, στις 22 Ιουνίου 2020 (26η εβδομάδα) αντιστοιχούσε μόλις στο 26 % του επιπέδου του 2019, παρουσιάζοντας μείωση κατά 74 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Στη διάρκεια του Αυγούστου του 2020 (32η έως 36η εβδομάδα) τα επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας έφτασαν το 53 % σε σύγκριση με τον Αύγουστο του 2019 αλλά στις αρχές Σεπτεμβρίου του 2020 τα επίπεδα άρχισαν να μειώνονται εκ νέου και έως το τέλος του μήνα βρίσκονταν στο 46 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2019.

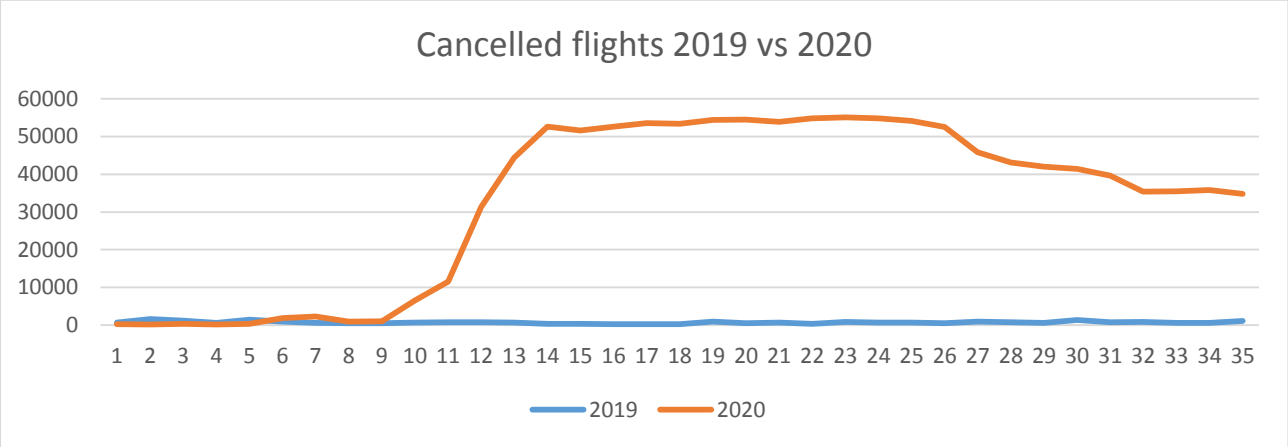
Διάγραμμα 1.1



(πηγή: Eurocontrol)

Εξαιτίας της πτώσης της κυκλοφορίας αυξήθηκαν ραγδαία οι ακυρώσεις πτήσεων (διάγραμμα 1.2) συγκριτικά με την ίδια περίοδο του 2019. Οι ακυρώσεις πτήσεων άρχισαν να αυξάνονται από την 9η εβδομάδα και από την 11η εβδομάδα και μετά συνεχίστηκαν με ταχύτερο ρυθμό αύξησης.

Διάγραμμα 1.2



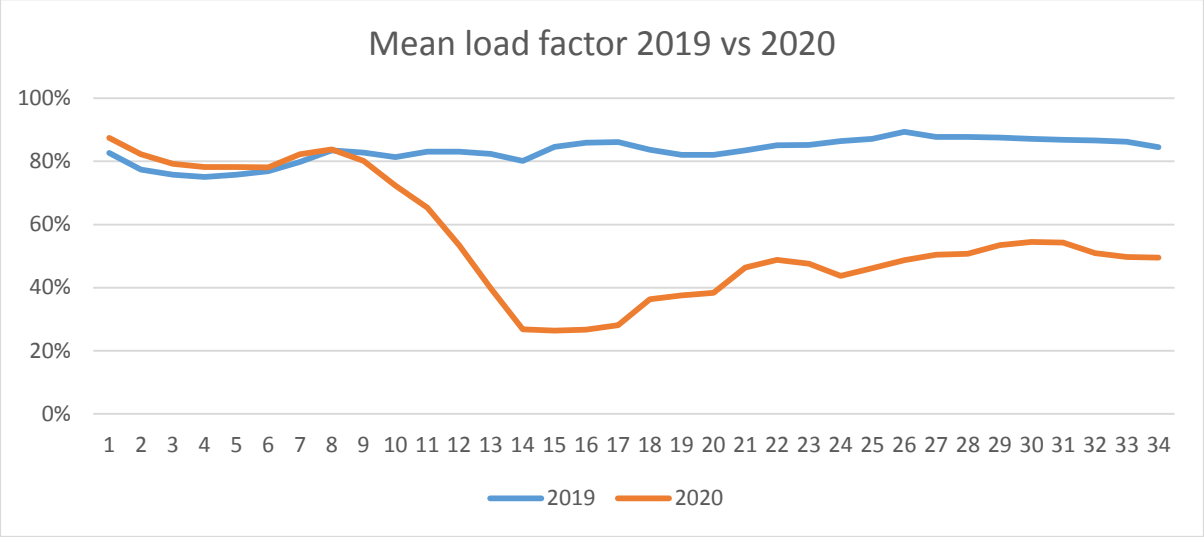
Πηγή: Στοιχεία που συγκέντρωσε η Επιτροπή από τους αερομεταφορείς[8]

[8] 6 μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς (παραδοσιακοί, χαμηλού κόστους και περιφερειακοί αερομεταφορείς) υπέβαλαν στην Επιτροπή το σύνολο δεδομένων σχετικά με τη χρησιμοποίηση του διαθέσιμου χρόνου χρήσης. Τα αριθμητικά

Στο μεταξύ, ο μέσος συντελεστής πληρότητας για τους δέκα ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς που υπέβαλαν στοιχεία στην Επιτροπή μειώθηκε από το 80 % την 9η εβδομάδα στο 26 % τη 15η εβδομάδα. Εκτός από το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς εκτελούν λιγότερες πτήσεις, παραμένουν επίσης σε χαμηλό επίπεδο και οι κρατήσεις θέσεων για τις περιορισμένες πτήσεις που εξακολουθούν να εξυπηρετούνται.

Έως την 23η εβδομάδα, κατά την οποία επαναλειτούργησε σε σημαντικό βαθμό η ενδοενωσιακή εναέρια κυκλοφορία, ο μέσος συντελεστής πληρότητας επανήλθε στο 44 % και στα μέσα Αυγούστου αυξήθηκε στο 56 %. Κατά την ίδια εβδομάδα του 2019, ο μέσος συντελεστής πληρότητας των ίδιων αερομεταφορέων κυμαινόταν μεταξύ του 75 % (4η εβδομάδα) και του 89 % (26η εβδομάδα).

Διάγραμμα 1.3



Πηγή: Στοιχεία που συγκέντρωσε η Επιτροπή από τους αερομεταφορείς[9]

3.2 Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας οφείλεται στην πανδημία COVID-19

Πολλές χώρες έλαβαν μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19 θεσπίζοντας απαγορεύσεις και ταξιδιωτικούς περιορισμούς, και ορισμένα από αυτά τα μέτρα εξακολουθούν να ισχύουν και σήμερα[10]. Η κατάσταση αυτή έχει σημαντικές επιπτώσεις στις ενδοενωσιακές και διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, δεδομένου ότι οι περιορισμοί που επιτρέπουν μόνο τις «ουσιώδεις μετακινήσεις» αναχαιτίζουν τη ζήτηση σε τέτοιον βαθμό ώστε να μην είναι πλέον δυνατή, από πλευράς εμπορικής εκμετάλλευσης, η εξυπηρέτηση των περισσότερων δρομολογίων[11].

στοιχεία αφορούν τον αριθμό των διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε σύγκριση με τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που διατηρούνταν πριν από την έναρξη της περιόδου (ιστορική ημερομηνία αναφοράς). 6 μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς (παραδοσιακοί, χαμηλού κόστους και περιφερειακοί αερομεταφορείς) υπέβαλαν στην Επιτροπή το σύνολο δεδομένων σχετικά με τις ακυρωθείσες πτήσεις.

9 6 μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς (παραδοσιακοί, χαμηλού κόστους και περιφερειακοί αερομεταφορείς) υπέβαλαν στην Επιτροπή το σύνολο δεδομένων σχετικά με τους συντελεστές πληρότητας.

10 Για μια επισκόπηση των μέτρων που συνεχίζουν να ισχύουν, βλ. https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-during-coronavirus-pandemic_el

11 Όπως καταδεικνύεται από την πτώση της κυκλοφορίας που περιγράφεται στο τμήμα 3.1 και τον λόγο για τον οποίο θεσπίστηκε αρχικά η απαλλαγή.

Ήδη από την αρχή, ορισμένα κράτη μέλη χρησιμοποίησαν τους περιορισμούς στις ενδοενωσιακές πτήσεις ως μέτρο πρόληψης ή αναχαίτισης της περαιτέρω εξάπλωσης της νόσου COVID-19. Για τους σκοπούς της προώθησης της αδιάκοπης λειτουργίας των εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση των εμπορευματικών αερομεταφορών κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19[12]. Η αποκορύφωση των απαγορεύσεων επιβατικών πτήσεων μεταξύ κρατών μελών καταγράφηκε κατά την περίοδο μεταξύ της 20ής και της 26ης Μαρτίου 2020, κατά τη διάρκεια της οποίας επέβαλαν απαγορεύσεις πτήσεων 20 κράτη μέλη. Μετά την παρέλευση της περιόδου αυτής σημειώθηκε σταδιακή μείωση: στις 31 Μαρτίου 2020 ίσχυαν απαγορεύσεις πτήσεων σε 16 κράτη μέλη και στις 6 Απριλίου ίσχυαν σε 14 κράτη μέλη. Όταν τέθηκε σε ισχύ η διαδικαστική απαλλαγή, 11 κράτη μέλη είχαν αναγγείλει περιορισμούς πτήσεων. Σύμφωνα με στοιχεία της 7ης Ιουλίου, επτά κράτη μέλη εφάρμοζαν απαγορεύσεις πτήσεων προς περιορισμένο αριθμό συγκεκριμένων κρατών μελών με υψηλότερο ποσοστό κρουσμάτων της νόσου COVID-19. Στο τέλος Σεπτεμβρίου τέσσερα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να εφαρμόζουν απαγορεύσεις πτήσεων (βλέπε τμήμα 4).

Όσον αφορά τις πτήσεις εκτός της ΕΕ, στις 16 Μαρτίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση[13] με την οποία συνιστούσε τον προσωρινό περιορισμό των μη ουσιωδών μετακινήσεων από τρίτες χώρες προς τον χώρο ΕΕ+[14] για έναν μήνα. Στις 17 Μαρτίου 2020 οι αρχηγοί κρατών ή κυβερνήσεων της ΕΕ συμφώνησαν να εφαρμόσουν τον προσωρινό περιορισμό των μη ουσιωδών μετακινήσεων. Τα τέσσερα συνδεδεμένα κράτη Σένγκεν έθεσαν επίσης σε εφαρμογή τον συγκεκριμένο περιορισμό. Η διάρκεια ισχύος του περιορισμού αυτού παρατάθηκε αρκετές φορές.

Κατά τη θερινή περίοδο, τα κράτη μέλη άρχισαν να εισάγουν εκ νέου περιορισμούς στις μετακινήσεις εντός της ΕΕ. Στις 4 Σεπτεμβρίου 2020 η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση σύστασης του Συμβουλίου[15] προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τυχόν μέτρα περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη λόγω της πανδημίας COVID-19 συντονίζονται και γνωστοποιούνται με σαφήνεια σε επίπεδο ΕΕ. Η πρόταση της Επιτροπής καθορίζει τέσσερις βασικούς τομείς στους οποίους τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται στενότερα, όπως η εφαρμογή κοινών κριτηρίων και κατώτατων ορίων από τα κράτη μέλη κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τη θέσπιση περιορισμών στις μετακινήσεις, η θέσπιση κοινού πλαισίου όσον αφορά τα μέτρα που εφαρμόζονται στους ταξιδιώτες από περιοχές υψηλού κινδύνου και η σαφής και έγκαιρη ενημέρωση του κοινού σχετικά με τυχόν περιορισμούς.

Πέραν του κανονιστικού περιβάλλοντος, η εμπιστοσύνη των καταναλωτών αποτελεί βασικό παράγοντα ο οποίος έχει αντίκτυπο στα επίπεδα της κυκλοφορίας και υποδηλώνει την ύπαρξη διασύνδεσης μεταξύ της μείωσης της εναέριας κυκλοφορίας και της έξαρσης της νόσου COVID-19. Δεν υπάρχουν ακόμα αρκετά στοιχεία σχετικά με το θέμα αυτό. Η Κεντρική Στατιστική Υπηρεσία της Ιρλανδίας διεξήγαγε έρευνα σχετικά με την εμπιστοσύνη των επιβατών στις αεροπορικές μετακινήσεις. Σχεδόν τέσσερις στους πέντε (78,0 %) συμμετέχοντες στην έρευνα ανέφεραν ότι αισθάνονται «άβολα» ή «πολύ άβολα» με την

[12] Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: Διευκόλυνση των εμπορευματικών αερομεταφορών κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19, εκδόθηκε στις 26 Μαρτίου 2020. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0327(03)&from=EN

[13] COM(2020) 115 της 16ης Μαρτίου 2020.

[14] Ο «χώρος ΕΕ+» περιλαμβάνει όλα τα κράτη μέλη του χώρου Σένγκεν (συμπεριλαμβανομένης της Βουλγαρίας, της Κροατίας, της Κύπρου και της Ρουμανίας), καθώς και τα τέσσερα κράτη που είναι συνδεδεμένα με τον χώρο Σένγκεν.

[15] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0499&qid=1603744703845&from=EL

προοπτική να πραγματοποιήσουν διεθνές αεροπορικό ταξίδι[16]. Η εκ νέου επιβολή μέτρων στα σύνορα και μέτρων καραντίνας σε διάφορα κράτη μέλη με μη συντονισμένο και συχνά μη προβλέψιμο τρόπο υπονόμευσε περαιτέρω την εμπιστοσύνη των καταναλωτών, όπως καταδεικνύεται από πρόσφατα στοιχεία, με αποτέλεσμα οι μετακινήσεις να συρρικνωθούν πολύ πέραν του άμεσου αντικτύπου που είχαν οι περιορισμοί καθ' εαυτοί.

Από τις εκθέσεις που δημοσιεύει ανά τακτά χρονικά διαστήματα ο ΙΑΤΑ προκύπτει ότι, από τον Φεβρουάριο του 2020 οι κρατήσεις θέσεων σημείωσαν πτώση, σε ετήσια βάση, με αυξανόμενο ρυθμό έως τα μέσα Απριλίου. Έκτοτε οι κρατήσεις έχουν ανακάμψει εν μέρει, ωστόσο παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα, καταγράφοντας πτώση κατά 82 % στο τέλος Ιουνίου του 2020. Φαίνεται ότι υπάρχει συσχέτιση μεταξύ της αύξησης των νέων κρουσμάτων και της μείωσης των κρατήσεων θέσεων[17]. Επιπλέον, ο ΙΑΤΑ έχει αναθέσει τη διεξαγωγή τακτικών ερευνών σχετικά με την εμπιστοσύνη των επιβατών μετά την έξαρση της νόσου COVID-19. Τον Απρίλιο, περίπου το 60 % των συμμετεχόντων στην έρευνα ανέφεραν ότι είναι πιθανόν να ξεκινήσουν εκ νέου τα ταξίδια μετά την παρέλευση μερικών μηνών από την υποχώρηση της πανδημίας. Τον Ιούνιο το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 45 %. Τον Σεπτέμβριο, πάνω από το 50 % των συμμετεχόντων στην έρευνα δήλωσαν ότι θα περίμεναν 6 μήνες έως ένα έτος προτού ξεκινήσουν εκ νέου τα ταξίδια. Κατά συνέπεια, η προθυμία για αεροπορικές μετακινήσεις παραμένει χαμηλή και αναμένεται να παραμείνει έτσι και κατά τους επόμενους μήνες. Επιπλέον, ένας από τους βασικούς αποτρεπτικούς παράγοντες, είναι ο κίνδυνος υποχρεωτικής καραντίνας στον τόπο προορισμού. Το 83 % των συμμετεχόντων στην έρευνα δήλωσαν ότι δεν θα ταξίδευαν εάν υπήρχε πιθανότητα κατά την άφιξή τους να τεθούν σε καραντίνα.

Από τα προαναφερόμενα προκύπτει ότι υπάρχει ισχυρή σύνδεση μεταξύ της μείωσης της εναέριας κυκλοφορίας και της έξαρσης της νόσου COVID-19.

3.3 Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας είναι πιθανό να συνεχιστεί στο ορατό μέλλον

Υπό τις τρέχουσες συνθήκες, είναι δύσκολο να προβλεφθεί η ακριβής εξέλιξη των επιπέδων εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο, σύμφωνα με τις διαθέσιμες προβλέψεις, η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας θα συνεχιστεί το 2021 ενώ τα επίπεδα προ της νόσου COVID-19 δεν πρόκειται να επανέλθουν πριν από το 2024[18]. Οι παράγοντες που θα έχουν αντίκτυπο στον τρόπο με τον οποίο θα εξελιχθούν τα επίπεδα της εναέριας κυκλοφορίας είναι οι περιορισμοί στις πτήσεις και οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί, οι πρακτικές κράτησης θέσεων των καταναλωτών και τα κανονιστικά υγειονομικά μέτρα που επιβλήθηκαν στον κλάδο. Συνδέονται στενά με την πιθανότητα επανεμφάνισης κρουσμάτων και την απουσία εμβολίου. Όλες οι προβλέψεις χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό αβεβαιότητας.

---

16 https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τη διενέργεια της έρευνας η Ιρλανδία είχε θέσει σε εφαρμογή καραντίνα για όλους τους διεθνείς ταξιδιώτες που έφταναν στην Ιρλανδία, γεγονός που επηρέασε την αντίληψη του κοινού για την ασφάλεια των πτήσεων.

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

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

Σύμφωνα με τον Eurocontrol[19], ο αναμενόμενος συνολικός αριθμός πτήσεων στην Ευρώπη θα μειωθεί σταδιακά εκ νέου. Τον Αύγουστο παρατηρήθηκε μικρή ανάκαμψη στο 51 %, μετά το ναδίρ που καταγράφηκε τον Απρίλιο του 2020, η οποία όμως δεν διατηρήθηκε. Τον Ιανουάριο του 2021 ο αριθμός των πτήσεων αναμένεται να είναι κατά 60 % μικρότερος από το 2019 (αντί 20 % που προβλεπόταν στο προηγούμενο σενάριο). Το παρόν σενάριο βασίζεται στην πιθανότητα τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να μην συντονίζονται όσον αφορά την αντιμετώπιση των διασυνοριακών αεροπορικών μετακινήσεων, η ζήτηση των καταναλωτών να συνεχίσει να είναι εξαιρετικά χαμηλή ως αποτέλεσμα της αβεβαιότητας λόγω της νόσου COVID-19, της μη προβλεψιμότητας και της σύγχυσης σχετικά με τους περιορισμούς/τα μέτρα καραντίνας, και οι αεροπορικές εταιρείες να μειώσουν περαιτέρω τη χωρητικότητά τους λόγω του πολύ μικρού αριθμού μελλοντικών κρατήσεων θέσεων. Σύμφωνα με τον Eurocontrol, τον Φεβρουάριο του 2021 η κυκλοφορία αναμένεται να αρχίσει σιγά σιγά να αυξάνεται, αν και θα παραμείνει κατά 50 % μικρότερη σε σύγκριση με τον Φεβρουάριο του 2020.

Επιπλέον, στις 29 Σεπτεμβρίου 2020[20] ο ΙΑΤΑ υποβάθμισε τις οικονομικές προβλέψεις του. Πλέον αναμένει ότι τα παγκόσμια επιβατοχιλιόμετρα εσόδων (ΕΧΕ)[21] θα μειωθούν κατά 66 % το 2020 σε σύγκριση με το 2019 και κατά 68 % τον Δεκέμβριο του 2020 σε σύγκριση με τον Δεκέμβριο του 2019, αντί μείωσης κατά 55 % που είχε προβλέψει τον Ιούλιο του 2020.

Όσον αφορά τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς, η Επιτροπή συνέστησε[22] στα κράτη μέλη του χώρου Σένγκεν και στα συνδεδεμένα κράτη Σένγκεν να άρουν τους ελέγχους που διεξάγονται στα εσωτερικά σύνορα έως τις 15 Ιουνίου 2020. Τα περισσότερα από τα κράτη μέλη που, λόγω της πανδημίας COVID-19, είχαν εισαγάγει εκ νέου ελέγχους στα εσωτερικά σύνορα, έλαβαν υπόψη τη σύσταση, εξέλιξη που είχε ως αποτέλεσμα την άνοδο της επιβατικής κίνησης των τακτικών εμπορικών δρομολογίων (βλ. διάγραμμα 1.1.) Όσον αφορά τον περιορισμό των μη αναγκαίων ταξιδιών εντός της Ένωσης, από την 1η Ιουλίου 2020, μια σύσταση του Συμβουλίου[23] τάχθηκε υπέρ της άρσης των περιορισμών των μη αναγκαίων ταξιδιών από έναν αρχικό κατάλογο τρίτων χωρών, ο οποίος υποβάλλεται σε τακτική επανεξέταση.

Ωστόσο, παρότι αναμενόταν συνεχής βελτίωση της εναέριας κυκλοφορίας κατά την ευρωπαϊκή θερινή περίοδο, λόγω της χαλάρωσης των μέτρων και της άρσης των περιορισμών στο πλαίσιο της πτωτικής τάσης του αριθμού των κρουσμάτων στην Ευρώπη συνολικά, σε πολλές χώρες του ΕΟΧ αναφέρθηκε νέα αύξηση κρουσμάτων της νόσου COVID-19 κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2020[24]. Διαπιστώνεται επίσης ιστορικό

---

[19] Για το τρέχον σενάριο του Eurocontrol που εκπονήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2020 βλ. «Current Status Scenario» from September 2020» — https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf

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

[21] Τα επιβατοχιλιόμετρα εσόδων (ΕΧΕ) συνιστούν μετρική μονάδα του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών με την οποία μετράται ο αριθμός χιλιομέτρων που διανύονται από επιβάτες που καταβάλλουν ναύλο. Υπολογίζεται ως ο αριθμός των επιβατών που καταβάλλουν ναύλο πολλαπλασιαζόμενος επί τη συνολική διανυθείσα απόσταση.

[22] COM(2020)399 final.

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

[24] https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-rapid-risk-assessment-20200810.pdf. Στις 10 Αυγούστου 2020 το ECDC ανέφερε γενικό κίνδυνο κλιμάκωσης της νόσου COVID-19 σε όλες τις χώρες της ΕΕ/του ΕΟΧ.

προηγούμενο όσον αφορά την εκδήλωση της πανδημίας σε διάφορα κύματα. Αυτό ενδέχεται να οδηγήσει σε νέα μείωση της εναέριας κυκλοφορίας.

Όσον αφορά τη μελλοντική ζήτηση για εναέρια κυκλοφορία και την εμπιστοσύνη των καταναλωτών, ιδίως στο πλαίσιο της συνοπτικής έκθεσης σχετικά με τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης[25], τα ενδιαφερόμενα μέρη με τα οποία ήρθαν σε επαφή οι υπηρεσίες της Επιτροπής (αεροπορικές εταιρείες, πρακτορεία ταξιδίων, ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων) ανέφεραν ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο να γίνουν προβλέψεις πέραν της χειμερινής περιόδου προγραμματισμού 2020/2021. Μολονότι προ της πανδημίας COVID-19 οι αεροπορικές εταιρείες ήταν ήδη σε θέση να προσφέρουν δρομολόγια για το επόμενο έτος, δυσκολεύονται επί του παρόντος να προβλέψουν τα δρομολόγια για την προσεχή περίοδο. Οι αεροπορικές εταιρείες επανεξετάζουν διαρκώς τα δρομολόγια πτήσεων, ώστε να μπορούν να αντιδράσουν σε απρόβλεπτες αλλαγές στους περιορισμούς μετακινήσεων ή πτήσεων, καθώς και στη δύσκολα προβλέψιμη ζήτηση εκ μέρους των επιβατών[26].

Παρόλο που οι ενδοενωσιακές κρατήσεις θέσεων άρχισαν να αυξάνονται τη θερινή περίοδο του 2020, η ανάκαμψη της επιβατικής κίνησης σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό δίκτυο αερολιμένων σταμάτησε τον Αύγουστο, πιθανότατα ως αποτέλεσμα της εκ νέου επιβολής ταξιδιωτικών περιορισμών από αρκετά κράτη[27]. Τα ποσοστά κρατήσεων θέσεων για πτήσεις εκτός της ΕΕ ήταν ακόμη χαμηλότερα. Η πιο πρόσφατη ενημέρωση του IATA σχετικά με τις παγκόσμιες προοπτικές των αεροπορικών μετακινήσεων καταδεικνύει χαμηλά ποσοστά κρατήσεων θέσεων επιβατών κατά το τέταρτο τρίμηνο σε σύγκριση με το τρίτο τρίμηνο του 2020[28].

Όσον αφορά άλλα κανονιστικά μέτρα στον τομέα της υγείας, στο πλαίσιο της στρατηγικής εξόδου εφαρμόζονται επί του παρόντος στον αεροπορικό κλάδο υγειονομικά μέτρα τα οποία βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA)/του ECDC[29]. Τα μέτρα αποστασιοποίησης και απολύμανσης χώρων ενδέχεται να μειώσουν τον αριθμό των επιβατών και των πτήσεων που μπορούν να εξυπηρετήσουν οι αερολιμένες σε σύγκριση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν από την έξαρση της νόσου. Είναι πιθανό να μειώσουν προσωρινά ή μόνιμα την πραγματική χωρητικότητα των αερολιμένων σε σχέση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν από τη νόσο COVID-19. Τα εν λόγω μέτρα ενδέχεται

---

25 COM(2020) 558 final.

26 Οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει να σχεδιάσουν και να καταρτίσουν πολλαπλά σενάρια λόγω της απουσίας σαφών τάσεων όσον αφορά τη συμπεριφορά των καταναλωτών, την εξέλιξη της νόσου και τη χαλάρωση των κανόνων για τη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Η έλλειψη αυτή δεν επιτρέπει τη λήψη βέλτιστων αποφάσεων σχετικά με το κόστος των υποδομών, της εργασίας και της εμπορικής προώθησης. Ακόμη και σε ένα κανονικό έτος, η χειμερινή περίοδος είναι περισσότερο απαιτητική για τις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες αποκομίζουν κατά κανόνα τα περισσότερα κέρδη τους κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου. Φέτος δεν θα διαθέτουν το απόθεμα μιας κερδοφόρου θερινής περιόδου και, ως εκ τούτου, οι προοπτικές για τις αεροπορικές εταιρείες κατά τη χειμερινή περίοδο και τη συνέχεια διαφαίνονται ζοφερές.

27 Οι αεροπορικές εταιρείες επισημαίνουν ότι έχουν αλλάξει οι πρακτικές κράτησης θέσεων των καταναλωτών. Πριν από την πανδημία, οι καταναλωτές θα προέβαιναν στην κράτηση θέσεων μήνες νωρίτερα, ενώ τώρα οι κρατήσεις πραγματοποιούνται πολύ αργότερα λόγω της μειωμένης προβλεψιμότητας και εμπιστοσύνης στις μετακινήσεις. Σύμφωνα με πληροφορίες που παρείχε ο IATA, περίπου το 60 % των κρατήσεων πραγματοποιείται πλέον δύο εβδομάδες πριν από την εκτέλεση του δρομολογίου ενώ, σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2019, ποσοστό άνω του 60 % των κρατήσεων είχε πραγματοποιηθεί τουλάχιστον 20 έως και 11 ημέρες νωρίτερα.

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

ταυτόχρονα να συμβάλουν στην ανάκτηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών, σε περιορισμένο, ωστόσο, βαθμό.

Ως αποτέλεσμα, οι αεροπορικές εταιρείες σταδιακά μειώνουν εκ νέου τη χωρητικότητα που διαθέτουν στην αγορά. Από τα προαναφερθέντα προκύπτει ότι το 2020 τα επίπεδα της εναέριας επιβατικής κίνησης δεν θα φτάσουν ούτε στο ήμισυ των επιπέδων του 2019. Οι εγχώριες αγορές θα ανακάμψουν ταχύτερα από τις διεθνείς αγορές. Ο ΔΟΠΑ αναμένει για το 2020 μείωση του αριθμού των διαθέσιμων θέσεων στην Ευρώπη της τάξης του 52 % με 58 % για τη διεθνή επιβατική κίνηση και της τάξης του 33 % με 36 % για τις πτήσεις εσωτερικού[30].

Βάσει των ανωτέρω, οι προοπτικές για την περίοδο μετά το 2020 διαφαίνονται εξαιρετικά αβέβαιες. Ωστόσο, η νέα αύξηση κρουσμάτων της νόσου COVID-19 και η ανάγκη διατήρησης των υγειονομικών μέτρων ανάσχεσης οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η εναέρια επιβατική κίνηση ενδέχεται να μην φτάσει τα επίπεδα του 2019 για αρκετά έτη —ακόμα κι αν δεχτούμε ότι ένα εμβόλιο για την COVID-19 θα είναι διαθέσιμο εντός του 2021.

3.4 Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας οδήγησε σε διακοπή της παροχής υπηρεσιών εδάφους ή δυσχέρανε την πρόσβαση των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους σε χρηματοδότηση

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή, οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών εδάφους επλήγησαν σοβαρά από την πανδημία COVID-19 και τη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας που περιγράφεται. Πολλοί παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους αντιμετώπισαν χρηματοοικονομικές δυσκολίες, όπως καταδεικνύεται από την ένταξη του ομίλου Swissport σε διαδικασία αναδιάρθρωσης και τις ειδήσεις που αφορούν τις χρηματοοικονομικές δυσκολίες των θυγατρικών του[31], από την απόλυση 800 υπαλλήλων του ομίλου Wisag στη Γερμανία[32], από το πακέτο διάσωσης που χορηγήθηκε στην εταιρεία Aviapartner Belgium και από την παύση λειτουργίας της εταιρείας Malév Ground Handling[33]. Τα ανωτέρω αποδεικνύουν ότι μείωση της εναέριας κυκλοφορίας επιφέρει τη διακοπή της παροχής υπηρεσιών εδάφους και δυσχεραίνει την πρόσβαση των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους σε χρηματοδότηση.

Με βάση τις προβλέψεις σχετικά με το επίπεδο της εναέριας κυκλοφορίας έως τα τέλη Δεκεμβρίου του 2021, ενδέχεται ακόμη περισσότεροι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους να υποχρεωθούν να διακόψουν την παροχή υπηρεσιών εδάφους προτού η αγορά ανακάμψει από την κρίση που προκάλεσε η πανδημία COVID-19[34]. Κατά τη διάρκεια του 2021, υφίσταται πραγματικός κίνδυνος πτώχευσης ακόμη περισσότερων παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους. Οι εν λόγω πτωχεύσεις είναι πολύ πιθανό να οδηγήσουν σε αιφνίδιες διακοπές της παροχής υπηρεσιών εδάφους. Ως εκ τούτου, ενδέχεται οι αερολιμένες να βρεθούν αντιμέτωποι με την ανάγκη εξεύρεσης εναλλακτικού παρέχοντος υπηρεσίες εδάφους εντός πολύ σύντομου

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

31 Π.χ. η κατάρρευση της Swissport Belgium και η ανακοίνωση της Swissport Finland για την απόλυση έως 700 από τους 1350 υπαλλήλους της, (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488) ενώ η Swissport Western Europe εξετάζει το ενδεχόμενο κατάργησης 4500 θέσεων εργασίας σε Ηνωμένο Βασίλειο και Ιρλανδία (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

χρονικού διαστήματος. Η περίπτωση του αερολιμένα των Βρυξελλών, όπου η εταιρεία Brussels Airport Company (BAC) μπόρεσε εσπευσμένα να επιλέξει αντικαταστάτη μετά την κατάρρευση της Swissport Belgium, απέδειξε τη χρησιμότητα του μέτρου[35].

Ωστόσο, οι παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους που συναντούν δυσκολίες όσον αφορά την πρόσβαση σε χρηματοδότηση λόγω της λήξης των συμβάσεών τους, μπορούν να συνεχίσουν να επωφελούνται από την παράτασή τους κατ' εφαρμογή της ισχύουσας παρέκκλισης (έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022) προκειμένου να λάβουν τις αναγκαίες πιστώσεις και να διασφαλίσουν τη συνέχεια των δραστηριοτήτων τους. Επιπλέον, η παράταση των συμβάσεων δίνει στους αερολιμένες επαρκή χρόνο προκειμένου να διοργανώσουν πρόσκληση υποβολής προσφορών για επιπλέον παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους, με σκοπό να ενισχύσουν την ανθεκτικότητά τους σε περίπτωση που συνεχιστεί η αστάθεια στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

3.5 Οι περιορισμοί πτήσεων δεν είναι πλέον αναγκαίοι για την αντιμετώπιση της παρατεταμένης πανδημίας COVID-19

Μετά την έγκριση του άρθρου 21α του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές, η Επιτροπή βρίσκεται σε στενή επαφή με τα κράτη μέλη, ιδίως με τις αρχές πολιτικής αεροπορίας, με σκοπό τη συνεχή παρακολούθηση της κατάστασης. Η εν λόγω παρακολούθηση κατέδειξε ότι οι περιορισμοί πτήσεων καθ' εαυτοί ενδέχεται να μην είναι το πιο κατάλληλο και αναγκαίο μέτρο για να συγκρατηθεί η έξαρση της νόσου COVID-19, όπως εξηγείται αναλυτικότερα κατωτέρω.

Καθ' όλη την περίοδο εφαρμογής του κανονισμού[36], οι προσεγγίσεις μεταξύ των κρατών μελών απέκλιναν αρκετά. Προκειμένου να διασφαλιστεί η διαφάνεια, η Επιτροπή δημοσιοποίησε τις πληροφορίες που έλαβε από τα κράτη μέλη[37], ενώ ο Eurocontrol δημοσιεύει σε καθημερινή βάση συνόψεις των αντίστοιχων εγγράφων ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM)[38]. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της σχετικά με τους τρόπους προοδευτικής αποκατάστασης των υπηρεσιών μεταφορών, της συνδεσιμότητας και της ελεύθερης κυκλοφορίας, μόλις το επιτρέψει η υγειονομική κατάσταση[39], και λαμβάνοντας επίσης υπόψη την εφαρμογή του πρωτοκόλλου για την ασφάλεια της υγείας στις αεροπορικές μεταφορές σε σχέση με τη νόσο COVID-19 (COVID-19 Aviation Health Safety Protocol) που εκδόθηκε από τον EASA/το ECDC[40], το οποίο παρέχει κατευθύνσεις σχετικά με τρόπους διευκόλυνσης της ασφαλούς και σταδιακής αποκατάστασης των αεροπορικών

---

35 Στις 8 Ιουνίου 2020 η Swissport Belgium υπέβαλε αίτηση πτώχευσης, αφήνοντας τον αερολιμένα των Βρυξελλών με μόνο μία εταιρεία παροχής υπηρεσιών εδάφους. Από την 1η Ιουλίου 2020, την υπηρεσία παρέχει η Alyzia SAS. Έως ότου διοργανωθεί η συνήθης διαδικασία επιλογής νέου παρέχοντος υπηρεσίες, η γαλλική εταιρεία έλαβε προσωρινή άδεια διάρκειας έξι μηνών για τη διαχείριση αποσκευών και την εξυπηρέτηση στον χώρο στάθμευσης. Μπορεί επίσης να προσφέρει υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών (όπως έλεγχο εισιτηρίων) και καθαριότητας. Πηγή: BAC.

36 Ορισμένα κράτη μέλη ανήγγειλαν απαγορεύσεις σε όλες τις ενδοενωσιακές πτήσεις πλην ορισμένων εξαιρέσεων (όπως πτήσεις έκτακτης ανάγκης ή επαναπατρισμού). Ορισμένα ανήγγειλαν απαγορεύσεις που στοχεύουν μόνο ένα ή ορισμένα κράτη μέλη. Επτά κράτη μέλη δεν χρησιμοποίησαν τη δυνατότητα που παρέχουν το άρθρο 21 και το άρθρο 21α του κανονισμού, καθώς έκριναν ότι δεν υφίστατο ανάγκη να το πράξουν για λόγους δημόσιας υγείας. Προέκριναν μέτρα που περιορίζουν ή θέτουν υπό προϋποθέσεις την πρόσβαση στην επικράτειά τους για άτομα από ορισμένες περιοχές ή χώρες, καθώς και υγειονομικά μέτρα (όπως διαγνωστικούς ελέγχους και ιχνηλασία).

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

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html Έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών που περιλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες σχετικά με τις προϋποθέσεις που έχουν επιβληθεί από κάθε χώρα στη λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών.

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

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

μεταφορών επιβατών, η Επιτροπή καλεί τακτικά τις αρχές πολιτικής αεροπορίας να επανεξετάζουν τις απαγορεύσεις πτήσεων που έχουν επιβάλει. Ως αποτέλεσμα, τα κράτη μέλη αίρουν σταδιακά τους περιορισμούς πτήσεων, αντικαθιστώντας τους ενίοτε με άλλα μέτρα, όπως ταξιδιωτικούς περιορισμούς και μέτρα δημόσιας υγείας. Ωστόσο, κατά τη θερινή περίοδο, ορισμένα κράτη μέλη άρχισαν να εισάγουν εκ νέου απαγορεύσεις πτήσεων προς άλλα κράτη μέλη, ως αντίδραση στην αύξηση των κρουσμάτων της νόσου COVID-19 σε πολλές χώρες[41].

Η απλουστευμένη διαδικασία βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2020/696 δίνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να λάβουν έκτακτα μέτρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19 χωρίς περιττές διοικητικές επιβαρύνσεις. Διατηρεί, ωστόσο, την υποχρέωση των κρατών μελών να αιτιολογούν δεόντως τα μέτρα, δεδομένων των σημαντικών δυσμενών επιπτώσεων που έχουν στην λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, και να διασφαλίζουν ότι είναι αναλογικά προς τον επιδιωκόμενο στόχο δημόσιας υγείας.

Η νόσος COVID-19 έχει πλέον εξαπλωθεί σε ολόκληρη την υφήλιο με εμφάνιση κρουσμάτων και στις πέντε ηπείρους. Στα αρχικά στάδια της κρίσης, τόσο ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ), από κοινού με τον ΔΟΠΑ, όσο και το ECDC υποστήριξαν ότι οι βραχυπρόθεσμοι ταξιδιωτικοί περιορισμοί θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ανάσχεση της έξαρσης μέσω της επιβράδυνσης της εξάπλωσης της νόσου. Ωστόσο, όπως καταδεικνύουν τα στοιχεία, στις περισσότερες περιπτώσεις ο μακροπρόθεσμος περιορισμός της κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων είναι μη αποτελεσματικός όσον αφορά την καταπολέμηση πανδημιών, ενώ ενδέχεται να εκτρέπει πόρους από άλλες παρεμβάσεις[42]. Σήμερα, παρόλο που η πανδημία συνεχίζει να αποτελεί σημαντική απειλή για τη δημόσια υγεία στις χώρες της ΕΕ, έχουν σημειωθεί σημαντικές εξελίξεις σε σχέση με την αρχή της κρίσης, όπως η βελτίωση των γνώσεων σχετικά με τον κίνδυνο μετάδοσης και η ανάπτυξη άλλων διαγνωστικών και προληπτικών μέτρων, που επιτρέπουν τη σταδιακή αποκατάσταση των υπηρεσιών μεταφορών[43]. Όλα τα κράτη μέλη έχουν θέση σε εφαρμογή άλλα μέτρα, όπως υγειονομικά μέτρα, τα οποία φαίνεται να είναι καταλληλότερα, αποτελεσματικότερα και πιο αναλογικά για την ανάσχεση της πανδημίας COVID-19 από ό,τι οι περιορισμοί πτήσεων καθ' εαυτοί[44].

Ορισμένα κράτη μέλη θεωρούν ότι εφόσον η πρόβλεψη της επιδημιολογικής κατάστασης είναι δύσκολη, θα μπορούσε να προκύψει ανάγκη εκ νέου επιβολής απαγόρευσης πτήσεων, ενώ τα υπόλοιπα κράτη μέλη που απάντησαν στη διαβούλευση της Επιτροπής θεωρούν ότι εφαρμόζονται άλλα μέτρα και μηχανισμοί για τη διασφάλιση του περιορισμού της εξάπλωσης της νόσου και ότι η επιβολή μονομερών περιορισμών στις πτήσεις θα παρακώλυσε τη συντονισμένη αντιμετώπιση της νόσου COVID-19 και θα παρεμπόδιζε την ανάκαμψη. Επιπλέον, θεωρούν ότι το άρθρο 21 του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές θα εξακολουθήσει να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να λαμβάνουν αναγκαία έκτακτα μέτρα, εφόσον αυτό είναι δικαιολογημένο.

---

41 Την 1η Οκτωβρίου 2020, τέσσερα κράτη μέλη εφάρμοζαν ακόμη ενδοενωσιακές απαγορεύσεις πτήσεων.

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

43 Βλ. πρωτόκολλο για την ασφάλεια της υγείας στις αεροπορικές μεταφορές του EASA/ECDC.

44 Σύμφωνα με το ECDC, δεδομένου ότι πλέον υπάρχουν ειδικά συστήματα παρακολούθησης της νόσου COVID-19 και ότι εφαρμόζονται εκτεταμένα μέτρα δημόσιας υγείας και συνεχής διαγνωστικός έλεγχος και ιχνηλάτηση των επαφών του πληθυσμού, οι χώρες αναμένεται να είναι καλύτερα προετοιμασμένες για την πρόληψη και τον έλεγχο τυχόν νέας αύξησης των κρουσμάτων.

Με την εφαρμογή του πρωτοκόλλου για την ασφάλεια της υγείας στις αεροπορικές μεταφορές σε σχέση με τη νόσο COVID-19 του EASA/ECDC[45], οι αεροπορικές εταιρείες θεωρούν ότι οι μονομερείς περιορισμοί των πτήσεων δεν είναι πλέον απαραίτητοι και θα μπορούσαν να ανακληθούν καθόσον τα μέτρα παρακολούθησης πριν από την πτήση και το υψηλό επίπεδο υγειονομικών μέτρων και μέτρων ασφάλειας εντός του αεροσκάφους κρίνονται πιο αποτελεσματικά και αναλογικά όσον αφορά τη μεταχείριση επιβατών από χώρες με υψηλά ποσοστά μετάδοσης από ό,τι οι απαγορεύσεις πτήσεων καθ' εαυτές. Μονομερείς απαγορεύσεις ενδοενωσιακών πτήσεων βάσει κριτηρίων που διαφέρουν σε κάθε χώρα, οι οποίες ενίοτε επιβάλλονται κατόπιν ειδοποίησης ελάχιστων μόλις ωρών και, κατά κύριο λόγο, για σύντομα χρονικά διαστήματα, έχουν δημιουργήσει μεγάλη σύγχυση και ανασφάλεια δικαίου στην αγορά, γεγονός που έχει αρνητικό αντίκτυπο τόσο στους αερομεταφορείς όσο και στους επιβάτες, καθώς και έμμεσο αντίκτυπο στην κατάσταση των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους και στους αερολιμένες. Ο κλάδος θεωρεί ότι μια συντονισμένη προσέγγιση σε ενωσιακό επίπεδο, η οποία θα προβλέπει αντικειμενικά κριτήρια και θα εφαρμόζεται ομοιόμορφα σε ολόκληρη την ΕΕ, θα συνέβαλε στην αποφυγή της σύγχυσης στην αγορά[46].

Παρόλο που είναι σαφές ότι η πανδημία COVID-19 επιμένει, η εξέλιξη της πανδημίας, η βελτίωση των γνώσεων σχετικά με τον ιό και τα επιδημιολογικά χαρακτηριστικά του, καθώς και η εφαρμογή από όλα τα κράτη μέλη συνολικών υγειονομικών μέτρων, δεν φαίνεται να δικαιολογούν πλέον την επιβολή ενδοενωσιακών περιορισμών πτήσεων από τα κράτη μέλη με σκοπό την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19. Επομένως, δεν πληρούται η προϋπόθεση του άρθρου 21α παράγραφος 4 για παράταση των απλουστευμένων διαδικαστικών κανόνων πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2020.

4 Συμπέρασμα

Κατά τον χρόνο υποβολής της παρούσας έκθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, το επίπεδο της εναέριας κυκλοφορίας παραμένει σημαντικά μειωμένο σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019. Παρά τις δυσκολίες ως προς την ακριβή πρόβλεψη της πορείας ανάκαμψης των επιπέδων της εναέριας κυκλοφορίας, ευλόγως αναμένεται ότι τα χαμηλά επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας και ζήτησης από πλευράς επιβατών λόγω της πανδημίας COVID-19 θα διατηρηθούν καθ' όλη τη διάρκεια του 2021. Δεν αναμένεται επιστροφή στα επίπεδα προ της νόσου COVID-19 για αρκετά έτη. Ωστόσο, ακόμα είναι πολύ νωρίς για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με το αν οι μειώσεις χωρητικότητας θα συνεχιστούν και πέραν του 2021 σε παρόμοια υψηλά επίπεδα.

Οι εθνικοί και μη συντονισμένοι περιορισμοί που επιβάλλονται σε επιβάτες και πτήσεις προς και από ορισμένους προορισμούς, οι απαιτήσεις καραντίνας, τα υγειονομικά μέτρα που παρέχουν τη δυνατότητα να ταξιδεύει κανείς με ασφάλεια, καθώς και η εμπιστοσύνη των καταναλωτών, θα αποτελέσουν βασικούς παράγοντες που θα καθορίσουν την ταχύτητα ανάκαμψης της εναέριας κυκλοφορίας,

Λόγω της συνεχιζόμενης πανδημίας COVID-19 και των επιπτώσεών της στην εναέρια κυκλοφορία, αναμένεται ότι οι αερομεταφορείς θα συνεχίσουν να αντιμετωπίζουν σοβαρά

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

[46] Βλέπε υποσημείωση 15 – Πρόταση σύστασης του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή συντονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τον περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19.

προβλήματα ρευστότητας το 2021, τα οποία θα μπορούσαν να προκαλέσουν την αναστολή ή την ανάκληση της άδειας λειτουργίας τους. Αναμένεται επίσης ότι οι δυσχερείς συνθήκες στην αγορά όσον αφορά τον τομέα της παροχής υπηρεσιών εδάφους θα επικρατήσουν το 2021 και θα επιδεινώσουν περαιτέρω την χρηματοοικονομική κατάσταση των παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους, με τον επακόλουθο κίνδυνο επιπλέον πτωχεύσεων. Επομένως, η διακοπή της παροχής υπηρεσιών εδάφους και οι δυσκολίες πρόσβασης σε χρηματοδότηση για τους παρέχοντες υπηρεσίες εδάφους είναι επίσης πιθανό να συνεχιστούν καθ' όλη τη διάρκεια του 2021.

Ως εκ τούτου, πληρούνται οι προϋποθέσεις για παράταση, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης, των μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 1β σχετικά με τις προσωρινές άδειες και των μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 24α παράγραφος 3 σχετικά με τις υπηρεσίες εδάφους, τα οποία, σύμφωνα με τα ισχύοντα, λήγουν στις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Ενόψει των ανωτέρω και δεδομένης της λήξης των μέτρων στις 31 Δεκεμβρίου 2020, καθώς και της αναγκαιότητας για συνέχισή τους σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 9 παράγραφος 1β και στο άρθρο 24α παράγραφος 3, η Επιτροπή θα παρατείνει τις παρεκκλίσεις που αφορούν τις **άδειες εκμετάλλευσης** και την επιλογή των **παρεχόντων υπηρεσίες εδάφους** μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021.

Όσον αφορά την ισχύουσα παρέκκλιση σχετικά με την παράταση **ισχύος των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών εδάφους**, μέσω της οποίας παρέχεται η δυνατότητα παράτασης των συμβάσεων μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2022, και βάσει των περιορισμένων διαθέσιμων μακροπρόθεσμων στοιχείων, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι, στο παρόν στάδιο, πληρούνται οι προϋποθέσεις για την παράτασή της πέραν του τέλους του 2022. Ωστόσο, η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά την κατάσταση.

Όσον αφορά την πιθανότητα τα κράτη μέλη να λάβουν έκτακτα **μέτρα που απορρίπτουν, περιορίζουν ή επιβάλλουν προϋποθέσεις στην άσκηση δικαιωμάτων κίνησης** με στόχο την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων σχετικά με την εξέλιξη της πανδημίας και των γνώσεων σχετικά με τον κίνδυνο μετάδοσης της νόσου, τέτοια μέτρα δεν είναι πλέον αναγκαία, δεδομένης της ύπαρξης άλλων, καταλληλότερων μέτρων για την ανάσχεση της εξάπλωσης της νόσου, όπως τα αποτελεσματικά υγειονομικά μέτρα, και λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 21 του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές. Επομένως, δεν πληρούται η προϋπόθεση που προβλέπει το άρθρο 21α παράγραφος 4 για την παράταση του μέτρου μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2020 και η τρέχουσα περίοδος ισχύος δεν θα παραταθεί.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί την κατάσταση στον τομέα των αερομεταφορών και είναι έτοιμη να εξετάσει το ενδεχόμενο λήψης περαιτέρω μέτρων, όπου αυτό δικαιολογείται, για τη διαχείριση της κρίσης και την ενίσχυση της ανάκαμψης.