EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.11.13.
COM(2020) 714 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK rendeletnek a Covid19-világjárványra tekintettel történő módosításáról szóló, 2020. május 25-i (EU) 2020/696 európai parlamenti és tanácsi rendelet 9. cikke (1c) bekezdése, 21a. cikke (5) bekezdése és a 24a. cikke (4) bekezdése alapján

1. Tartalom

1. Bevezetés 2
2. A mentességi intézkedések ismertetése 3
2.1. Az ideiglenes működési engedélyekkel kapcsolatos intézkedések 3
2.2. A Covid19-világjárványhoz kapcsolódó sürgősségi intézkedések (repülési korlátozások) 4
2.3. A földi kiszolgálásra vonatkozó ideiglenes szabályok – szerződések 4
2.4. A földi kiszolgálásra vonatkozó ideiglenes szabályok – kiválasztási eljárás 4
3. A vonatkozó időszakok meghosszabbítási feltételei 5
3.1. A légi forgalom 2019 és 2020 közötti tartós csökkenése (ugyanabban az időszakban) 6
3.2. A légi forgalom csökkenésének oka a Covid19-világjárvány kitörése 8
3.3. A légi forgalom csökkenése a belátható jövőben valószínűleg továbbra is fenn fog állni 9
3.4. A légi forgalom csökkenése a földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatások nyújtásának megszakadását, illetve a földi kiszolgálók finanszírozáshoz való hozzáférésének megnehezülését eredményezte 11
3.5. Repülési korlátozásokra már nincs szükség a tartós Covid19-világjárvány kezeléséhez 12
4. Következtetés 14

1. Bevezetés

A Covid19-világjárvány 2020 eleje óta súlyos negatív hatást gyakorol az európai és globális légi közlekedésre. Az uniós tagállamok és a harmadik országok által a világjárvány következtében bevezetett egészségügyi és utazási korlátozások hatására jelentősen csökkent a fogyasztói kereslet és bizalom, ami viszont az európai légi forgalom soha nem látott és tartós visszaeséséhez vezetett.[1]

Az európai légtérben üzemeltetett járatok száma 2020 márciusában és áprilisában 90 %-kal csökkent 2019 ugyanezen időszakához képest.[2] Az európai repülőterek 2020. március 1-jén még több mint 5 millió utast szolgáltak ki, de ez a szám 2020. március 31-re mindössze 174 000-re csökkent (2019. március 31-hez képest ez 97,1 %-os visszaesést jelent). 2020. augusztus 2. óta mintegy 70 %-os csökkenés volt megfigyelhető 2019. augusztus 2-hoz képest[3]. A válság kevésbé érintette a teherszállítást, amely tonnakilométerekben kifejezve 19 %-kal volt alacsonyabb augusztusban[4]. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) gazdasági hatáselemzése keretében 2020 októberében összegyűjtött adatok becslése szerint a 2020-as évet a légitársaságok által kínált ülőhelyek 50–52 %-os általános csökkenése, az utasszám 2 875–2 978 millió fő közötti csökkenése, valamint az utasok utáni bruttó működési bevételek 330–340 milliárd EUR közötti csökkenése jellemzi majd.

A Covid19-világjárvány nehézségeket okozott a légi járatokról szóló rendelet[5] és a földi kiszolgálásról szóló irányelv[6] egyes rendelkezéseinek betartását illetően. A kereslet példátlan visszaesése és a járattörlések nagy aránya számos váratlan problémát okozott a légi fuvarozók és a földi kiszolgálást végző vállalatok számára. Először, a légi fuvarozók olyan súlyos likviditási problémákkal szembesültek, amelyek kiválthatták működési engedélyük felfüggesztését, visszavonását vagy ideiglenes engedéllyel való felváltását anélkül, hogy ennek bekövetkeztét strukturális gazdasági szükséglet indokolta volna. Másodszor, a lejáró szerződésekkel/engedélyekkel rendelkező földi kiszolgálást végző vállalatok számára súlyos nehézségeket jelentett a finanszírozáshoz való hozzáférés. Harmadszor, a földi kiszolgálást végző vállalatok pénzügyi kitettsége következtében a repülőterek kiszolgáltatott helyzetbe kerültek, amelyben a vállalat csődje esetén elveszthették a földi kiszolgálást végző egyetlen szolgáltatót.

Emellett a Covid19 fertőzési és halálozási rátája, valamint a betegség ismeretlen jellege miatt számos tagállam a légi járatokról szóló rendelet 21. cikke értelmében EU-n belüli repülési korlátozásokat vezetett be, hogy megkísérelje megállítani vagy lelassítani a betegség terjedését, ami a válság példátlan hossza és az alkalmazandó eljárási szabályok következtében súlyos és szükségtelen adminisztratív terhet rótt a tagállamokra és a Bizottságra.

---

1 Az Egészségügyi Világszervezet január 30-án nemzetközi horderejű népegészségügyi-járványügyi szükséghelyzetet hirdetett, majd 2020. március 11-én világjárvánnyá nyilvánította a Covid19-et (lásd: 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 Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozott változat), HL L 293., 2008.10.31., 3. o.

6 A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o).

Ezért a Covid19-világjárványra tekintettel az Európai Parlament és a Tanács 2020. május 25-én elfogadta a légi járatokról szóló rendeletet módosító (EU) 2020/696 rendeletet a fenti problémák kezelése, valamint annak érdekében, hogy az érintett érdekelt feleknek, a tagállamoknak és a Bizottságnak bizonyos adminisztratív szabályok alól mentességet kínáljanak, továbbá biztosítsák az érintett ágazat kedvezőbb pénzügyi kilátásait.

A légi járatokról szóló rendelet 9. cikkének (1c) bekezdése, 21a. cikkének (5) bekezdése és 24a. cikkének (4) bekezdése szerint a Bizottság folyamatosan figyelemmel kíséri a helyzetet a rendeletben meghatározott követelmények teljesítése érdekében.[7]

Ugyanezen cikkeknek megfelelően a Bizottság – a rendelkezésére álló információk és adatok alapján – 2020. november 15-ig összefoglaló jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, és szükség esetén felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, amelyekkel meghosszabbítja az átmeneti rendelkezések időtartamát. A Bizottság ezeket az átruházott hatásköröket a 2020. május 28-át követő egy éves időszakra kapja meg.

Az összefoglaló jelentés az Eurocontroltól kapott adatok, valamint az uniós légitársaságok mintacsoportjától nyert, járattörlésekre és férőhelykihasználtságra vonatkozó adatok alapján értékeli a helyzetet. A jelentés az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ (ECDC) által a Covid19-világjárvány tartósságára vonatkozóan közzétett bizonyítékokra és adatokra is támaszkodik. A Bizottság 2020 júliusában-augusztusában egyeztetett az érintett érdekelt felekkel, nevezetesen a tagállamokkal és a légitársaságokat, repülőtereket és a földi kiszolgálókat képviselő szervezetekkel az intézkedések végrehajtásáról és folyamatos szükségességéről.

2. A mentességi intézkedések ismertetése

2.1. Az ideiglenes működési engedélyekkel kapcsolatos intézkedések

A légi járatokról szóló rendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében az illetékes engedélyező hatóságnak vissza kell vonnia vagy fel kell függesztenie a pénzügyi nehézségekkel küzdő uniós légi fuvarozó működési engedélyét és ideiglenes működési engedéllyel kell azt felváltania.

A Covid19-világjárvány miatt a világjárvány előtt pénzügyileg stabil uniós légi fuvarozók olyan likviditási problémákkal kezdtek szembesülni, amelyek kiválthatják működési engedélyük felfüggesztését, visszavonását vagy ideiglenes engedéllyel való felváltását anélkül, hogy ennek bekövetkeztét strukturális gazdasági szükséglet indokolná. Az ideiglenes engedély kibocsátása negatív jelzést küldhet a piacnak az adott légi fuvarozó túlélési képességéről, ami viszont súlyosbítaná az egyébként ideiglenes pénzügyi problémákat.

Az (EU) 2020/696 rendelet ezért lehetővé tette, hogy az illetékes engedélyező hatóságok 2020. március 1. és 2020. december 31. között ne vonják vissza vagy függesszék fel a működési engedélyt, ha a pénzügyi életképesség ellenőrzését ebben az időszakban végezték el, és amennyiben ez nem veszélyezteti a biztonságot, és valós esély mutatkozik a pénzügyi helyzet 12 hónapon belüli kielégítő rendezésére.

[7] E követelményeket a 9. cikk (1b) bekezdése, a 21a. cikk (4) bekezdése és a 24a. cikk (3) bekezdése határozza meg és a 4. szakasz sorolja fel.

2.2. A Covid19-világjárványhoz kapcsolódó sürgősségi intézkedések (repülési korlátozások)

A légi járatokról szóló rendelet 21. cikke értelmében egy tagállamnak jogában áll rövid időtartamú, váratlan, előre nem látható és elkerülhetetlen problémák kezelése céljából megtagadni, korlátozni vagy feltételekhez kötni a forgalmi jogok gyakorlását. Az ilyen intézkedésnek tiszteletben kell tartania az arányosság és az átláthatóság elvét, és objektív, megkülönböztetésmentes kritériumokon kell alapulnia.

Annak biztosítása érdekében, hogy tiszteletben tartsa az arányosság és átláthatóság elvét, és objektív, megkülönböztetésmentes kritériumokon alapuljon, az intézkedésről haladéktalanul, kellő indoklás mellett tájékoztatni kell a Bizottságot és a többi tagállamot. Továbbá, ha az ilyen intézkedést szükségessé tevő problémák 14 napon túl is fennállnak, a tagállamnak tájékoztatnia kell erről a Bizottságot és a többi tagállamot, és a Bizottság beleegyezésével az intézkedés hatályát további legfeljebb 14 napos időtartamokkal meghosszabbíthatja. A Bizottság határozat útján hagyja jóvá a meghosszabbítási időszakokat.

A 21. cikk kezeli a rövid időtartamú problémákat, és a Covid19-járvány korai szakaszaiból származó tapasztalatok alapján a rendeletet nem igazították a várhatóan több hónapig tartó Covid19-válsághoz, ami szükségtelen adminisztratív terhet rótt a Bizottságra és a tagállamokra.

Az (EU) 2020/696 rendelet ezért a 2020. március 1. és december 31. közötti időszakra bevezette a 21. cikkben meghatározott eljárási követelményektől való átmeneti eltérést. Ezen eltérés lehetővé teszi, hogy a tagállamok a Bizottság jóváhagyása nélkül is fenntartsák a Covid19-világjárványt kezelő ideiglenes, indokolt és arányos sürgősségi intézkedést, feltéve, hogy az tiszteletben tartja az arányosság és az átláthatóság elvét, és objektív, megkülönböztetésmentes kritériumokon alapul.

2.3. A földi kiszolgálásra vonatkozó ideiglenes szabályok – szerződések

A földi kiszolgálásról szóló irányelv 6. cikkének (2) bekezdése és 9. cikke értelmében a tagállamok korlátozhatják a földi kiszolgálók számát a repülőtereken. Ilyen esetekben a földi kiszolgálókat legfeljebb hétéves időtartamra kell kiválasztani. A Covid19-világjárvány a légi közlekedési tevékenységek példátlan mértékű és hirtelen csökkenését okozta, ami súlyos pénzügyi nehézségeket okozott a földi kiszolgálók számára. A válság közben vagy a válság kezdetét követő év végéig lejáró szerződéssel rendelkező szolgáltatók ezért hitelfelvételi kritériumként nem képesek a fenntarthatóság tekintetében megfelelő garanciát biztosítani hitelezőik számára, és következésképpen nehézségekbe ütközhetnek a finanszírozáshoz való hozzájutás terén.

Ezért az (EU) 2020/696 rendelet rendelkezései alapján a szolgáltatók 2020. május 28. és 2021. december 31. között lejáró szerződései 2022. december 31-ig meghosszabbíthatók.

2.4. A földi kiszolgálásra vonatkozó ideiglenes szabályok – kiválasztási eljárás

A földi kiszolgálásról szóló irányelv 11. cikke (1) bekezdésének e) pontja kimondja, hogy amennyiben a földi kiszolgáló a hivatkozott időtartam leteltét megelőzően beszünteti azt a tevékenységét, amelyre a cikknek megfelelően lefolytatott pályázat útján kiválasztották, úgy a szolgáltatót egy azonos eljárás során kiválasztott másik szolgáltatóval kell helyettesíteni.

A Covid19-világjárvány miatt egyes földi kiszolgálók fizetésképtelenné válhatnak, aminek következtében be kell szüntetniük tevékenységüket. Ez a korlátozott számú szolgáltatóval

rendelkező repülőterek esetében olyan helyzetet teremthet, amelyben egy vagy több szolgáltató azt megelőzően beszünteti szolgáltatásait, hogy az új szolgáltatót a földi kiszolgálásról szóló irányelv 11. cikkének (1) bekezdésében meghatározott szokásos eljárás alapján ki tudták volna választani. A szolgáltatás folytonosságának biztosítása érdekében e szolgáltató gyors cseréjére van szükség.

Az (EU) 2020/696 rendelet ezért a 2020. március 1-jétől 2020. december 31-ig tartó időszakban lehetővé teszi a repülőtér irányító szervezete számára, hogy legfeljebb hat hónapig tartó időszakra vagy a 2020. december 31-ig tartó időszakra – attól függően, hogy e két időszak közül melyik a hosszabb – a szolgáltatások nyújtására közvetlenül válassza ki a szolgáltatót.

3. A vonatkozó időszakok meghosszabbítási feltételei

Az (EU) 2020/696 rendelet értelmében a Bizottság átruházott hatásköröket kapott a 3.1–3.5. bekezdésekben említett kivételes intézkedések alkalmazhatósági időszakainak meghosszabbítása tekintetében. Az alábbi táblázat áttekintést nyújt a teljesítendő feltételekről:

	A légi forgalom szintjének 2019 azonos időszakához viszonyított csökkenése továbbra is fennáll	A légi forgalom csökkenésének oka a Covid19-világjárvány kitörése	A légi forgalom csökkenése a belátható jövőben valószínűleg továbbra is fenn fog állni	Az uniós repülőtereken a földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatások nyújtásának megszakadása vagy a földi kiszolgálók finanszírozáshoz való hozzáférésének megnehezülése	A Covid19-világjárvány tartóssága	A forgalmi jogok gyakorlásának tagállamok általi korlátozására vagy feltételekhez kötésére valószínűleg 2020. december 31-én túl is szükség lesz
Az ideiglenes működési engedélyekkel kapcsolatos intézkedések (9. cikk (1b) bekezdése)	x	x	x			
A Covid19-világjárványhoz kötődő sürgősségi intézkedések (repülési korlátozás) (21a. cikk (4) bekezdése)					x	x
A földi kiszolgálásra vonatkozó ideiglenes szabályok – szerződések (24a. cikk (3)	x	x	x	x		

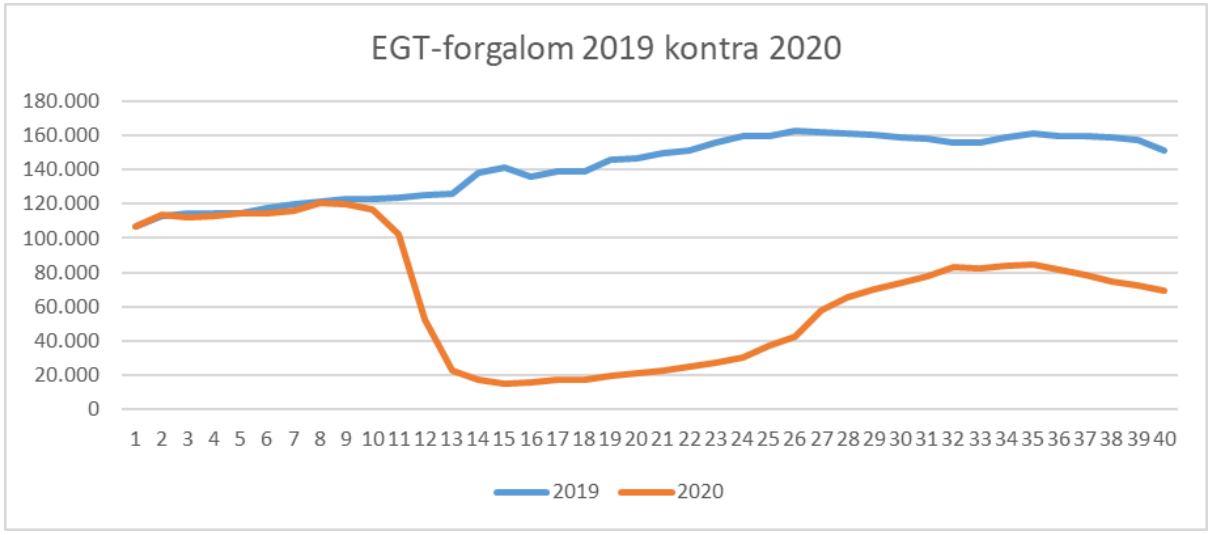
bekezdése)						
A földi kiszolgálásra vonatkozó ideiglenes szabályok – kiválasztási eljárás (24a. cikk (3) bekezdése)	x	x	x	x		

3.1. A légi forgalom 2019 és 2020 közötti tartós csökkenése (ugyanabban az időszakban)

A jelentés a légi forgalom nagyságával, a résidők felhasználásával, a kihasználtsággal és a járatok törlésével kapcsolatos, 2020 egy adott hetére vonatkozó adatokat 2019 ugyanazon időszakára vonatkozó adatokkal hasonlítja össze.

Az Eurocontrol adatai szerint az Európai Gazdasági Térségben 2020 11. hetében kezdett csökkenni a légi forgalom, 2019 ugyanezen időszakához képest 17 %-kal. A 12. és 13. héten a légi forgalom gyorsan tovább csökkent, aminek következtében 2019-hez képest 59 %-os, illetve 82 %-os csökkenés történt. A legalacsonyabb forgalom a 15. és 16. héten volt megfigyelhető (89 %-os csökkenés). A forgalom ezt követően fokozatosan nőni kezdett, de 2020. június 22-vel kezdődően (26. hét) még mindig csak a 2019. évi szint 26 %-át érte el, ami az előző évi légi forgalomhoz képest 74 %-os csökkenés. 2020. augusztusban (32–36. hét) a légi forgalom a 2019. augusztusi szint 53 %-át érte el, de 2020 kora szeptemberében a légi forgalom szintje ismét csökkenni kezdett és a hónap végére 2019 ugyanezen időszakához képest 46 %-on állt.

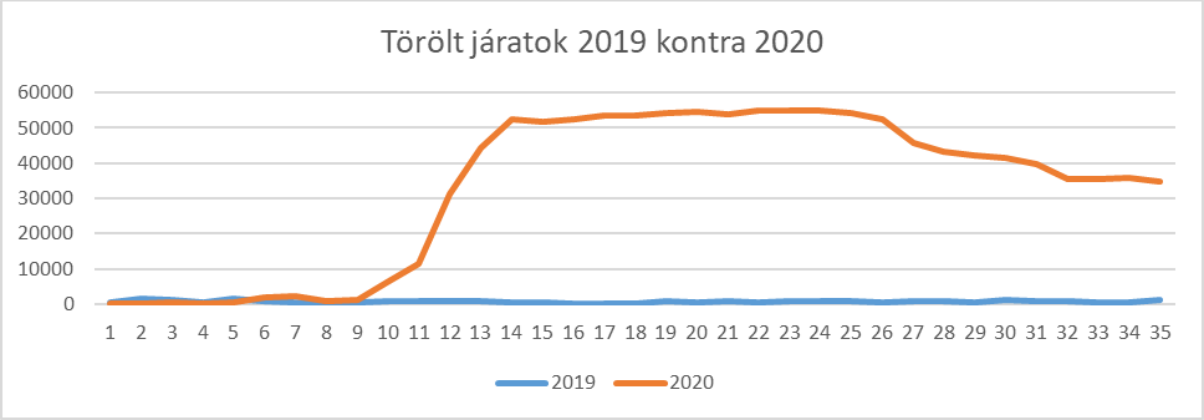
1.1. ábra



Forrás: Eurocontrol

A forgalom csökkenése miatt a járattörlések száma ugrásszerűen megnőtt (1.2. ábra) 2019 ugyanezen időszakához képest. A járattörlések a 9. héttől egyre gyakoribbak, majd a 11. héttől kezdve ugrásszerűen nő a számuk.

1.2. ábra

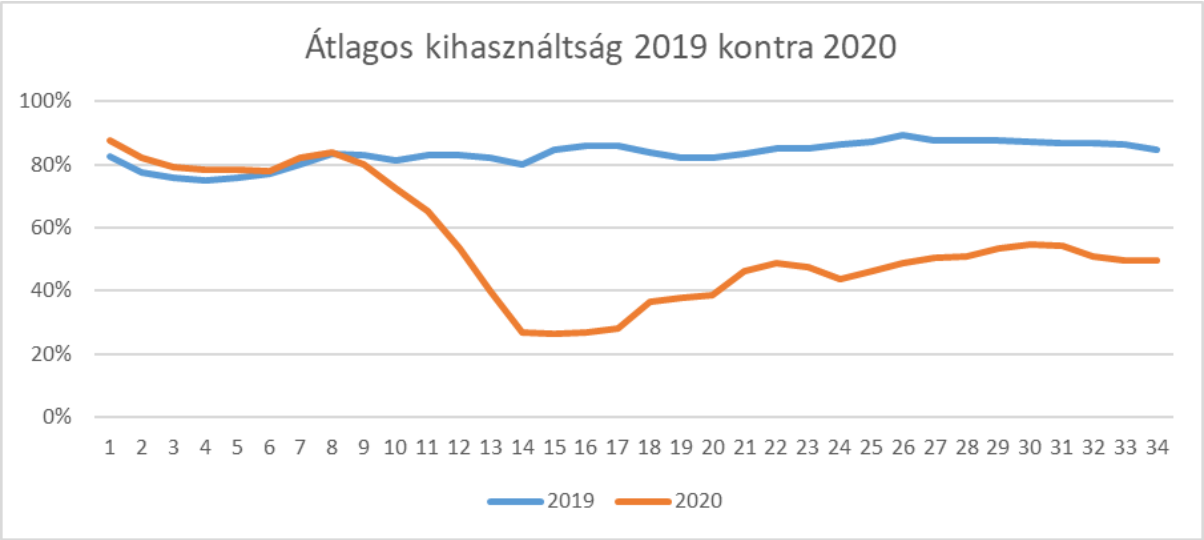


Forrás: A Bizottság által a légi fuvarozóktól gyűjtött adatok[8]

Ugyanakkor a Bizottság számára adatokat szolgáltató tíz európai légi fuvarozó átlagos kihasználtsága 80 %-ról (9. hét) 26 %-ra (15. hét) csökkent. Nemcsak a légi fuvarozók repülnek kevesebbet, hanem továbbra is alacsony a megmaradt néhány járat kihasználtsága.

A 23. hétre, amikor az EU-n belüli légi közlekedés jelentős mértékben újraindult, az átlagos kihasználtság 44 %-ra, majd augusztus közepén 56 %-ra nőtt. 2019 ugyanezen hetében ugyanezen légi fuvarozók átlagos kihasználtsága 75 % (4. hét) és 89 % (26. hét) között mozgott.

1.3. ábra



Forrás: A Bizottság által a légi fuvarozóktól gyűjtött adatok[9]

[8] 6 nagy európai légi fuvarozó (hagyományos, diszkont és regionális) bocsátott a Bizottság rendelkezésére adatokat a résidő felhasználásával kapcsolatban. Az ábrák a felhasznált résidők számát hasonlítják össze a szezon kezdetét megelőző résidők számával (történeti viszonyítási dátum). 6 nagy európai légi fuvarozó (hagyományos, diszkont és regionális) bocsátott a Bizottság rendelkezésére adatokat a járattörlésekkel kapcsolatban.

[9] 6 nagy európai légi fuvarozó (hagyományos, diszkont és regionális) bocsátott a Bizottság rendelkezésére adatokat a kihasználtsággal kapcsolatban.

3.2. A légi forgalom csökkenésének oka a Covid19-világjárvány kitörése

Sok ország tilalmakkal és utazási korlátozásokkal reagált a Covid19-világjárványra, s ezek közül néhány még mindig érvényben van.[10] Ez súlyosan érintette az EU-n belüli és a nemzetközi légi közlekedést, mivel a csak az „alapvető fontosságú utazásokat" engedélyező korlátozások annyira visszavetik a keresletet, hogy a legtöbb útvonal már nem üzemeltethető kereskedelmi szempontból.[11]

Egyes tagállamok igen korán alkalmazták az EU-n belüli repülési korlátozásokat, hogy ezen intézkedés révén megakadályozzák vagy visszaszorítsák a Covid19 további terjedését. Az árufuvarozási szolgáltatások további biztosításának előmozdítása érdekében a Bizottság iránymutatást fogadott el, amely elősegíti a légi árufuvarozást a Covid19-világjárvány idején.[12] A tagállamok közötti utasszállító járatok tilalmának csúcspontja a 2020. március 20–26. közötti időszakra esett, amikor 20 tagállam vezetett be repülési tilalmat. Ezt követően lassú csökkenésre került sor, és 2020. március 31-én 16 tagállamban, míg április 6-án 14 tagállamban voltak érvényben repülési tilalmak. 11 tagállam vezetett be repülési korlátozásokat, amikor az eljárási mentesség érvénybe lépett. Július 7. óta hét tagállamban vannak érvényben repülési tilalmak néhány konkrét tagállam vonatkozásában, ahol több Covid19-megbetegedés fordult elő. Repülési tilalmak még négy tagállamban voltak érvényben szeptember végén (lásd a 4. szakaszt).

Az EU-n kívüli járatok tekintetében a Bizottság 2020. március 16-án közleményt[13] fogadott el, amelyben ajánlotta a harmadik országokból az EU+ térségbe[14] irányuló, nem alapvető fontosságú utazások ideiglenes, egy hónapra szóló korlátozását. Az EU állam- és kormányfői 2020. március 17-én megállapodtak a nem alapvető fontosságú utazások ideiglenes korlátozásának bevezetéséről. A korlátozást a négy schengeni társult állam is bevezette. A korlátozást számos alkalommal meghosszabbították.

A tagállamok a nyár során újból elkezdték bevezetni az EU-n belüli utazási korlátozásokat. A Bizottság 2020. szeptember 4-én tanácsi ajánlásra irányuló javaslatot[15] fogadott el annak érdekében, hogy biztosítható legyen a tagállamok által a Covid19-világjárvány miatt hozott, a szabad mozgást korlátozó intézkedések uniós szinten történő összehangolása és egyértelmű kommunikálása a lakosság felé. A bizottsági javaslat négy kiemelt területet határoz meg, ahol szorosabb tagállami együttműködésre lenne szükség, például az utazási korlátozások bevezetésének eldöntésekor a tagállamokra vonatkozó közös kritériumok és küszöbértékek, a magas kockázatú területekről érkező utazók esetében alkalmazandó intézkedések közös keretrendszere és a lakosság korlátozásokkal kapcsolatos egyértelmű és kellő időben történő tájékoztatása tekintetében.

A szabályozási környezet mellett a fogyasztói bizalom is olyan kulcsfontosságú szempont, amely befolyásolja a forgalmat, és arra utal, hogy a légi forgalom csökkenése összefügg a Covid19-világjárvány kitörésével. Ezzel kapcsolatban még kevés adat áll rendelkezésre. Az Ír

---

[10] A továbbra is érvényben lévő intézkedések áttekintését lásd: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_en

[11] Erről tanúskodik a 3.1. szakaszban ismertetett forgalomcsökkenés és a mentesség bevezetésének oka.

[12] Az Európai Bizottság iránymutatásai: A légi árufuvarozási műveletek megkönnyítése a Covid19-járvány idején (az elfogadás dátuma: 2020. március 26.), https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010_en.pdf

[13] COM(2020) 115, 2020. március 16.

[14] Az EU+ térség a schengeni tagállamokat (beleértve Bulgáriát, Horvátországot, Ciprust és Romániát) és a négy schengeni társult országot foglalja magában.

[15] https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement_en.pdf

Központi Statisztikai Hivatal felmérést végzett az utasok légi közlekedésbe vetett bizalmával kapcsolatban. A válaszadók 78 %-a azt válaszolta, hogy „nyugtalanítja” vagy „nagyon nyugtalanítja” egy nemzetközi repülőút gondolata.[16] A határokon alkalmazandó intézkedések, valamint a karanténintézkedések összehangolatlan és gyakran kiszámíthatatlan módon való újbóli bevezetése számos tagállamban még jobban aláásta a fogyasztói bizalmat, amint azt a közelmúltbeli adatok bizonyították, és ez még a tényleges korlátozások közvetlen hatásánál is jóval nagyobb mértékben csökkentette az utazások számát.

A Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) által rendszeresen kiadott, a válságról szóló gazdasági jelentések szerint 2020 februárja óta egyre nagyobb mértékben csökkent a foglalások száma körülbelül áprilisi közepéig. Azóta a foglalások tekintetében valamelyest javult a helyzet, de 2020. június végétől továbbra is 82 %-kal kevesebb foglalásra került sor. Úgy tűnik, hogy az új megbetegedések számának növekedése összefügg a foglalások számában bekövetkező csökkenéssel.[17] Az IATA emellett a Covid19-világjárvány kitörése óta rendszeres felmérésekre ad megbízást az utasok bizalmával kapcsolatban. Áprilisban a válaszadók mintegy 60 %-a jelezte, hogy a világjárvány megszűnését követő néhány hónapon belül valószínűleg szeretne újra utazni. Júniusra ez a szám 45 %-ra csökkent. Szeptemberben a válaszadók több mint fele jelezte, hogy 6–12 hónapot várna, mielőtt újra utazni kezdene. Ezért az utazási hajlandóság továbbra is alacsony, ami az elkövetkező hónapokban várhatóan továbbra is így marad. A fő visszatartó intézkedések közé tartozik még a célállomáson letöltendő kötelező karantén kockázata. A válaszadók 83 %-a jelezte, hogy nem utazik, ha fennáll a megérkezést követő karantén lehetősége.

A fentiek értelmében szoros összefüggés van a légi forgalom csökkenése és a Covid19-világjárvány kitörése között.

3.3. A légi forgalom csökkenése a belátható jövőben valószínűleg továbbra is fenn fog állni

A jelenlegi körülmények között nehéz megjósolni a légi forgalom szintjének pontos alakulását, de a rendelkezésre álló előrejelzések szerint a légi forgalom 2021-ben is csökkenni fog, illetve 2024 előtt nem fog visszatérni a Covid19-járvány kitörését megelőző szintre[18]. A légi forgalom alakulását befolyásoló szempontok közé tartoznak a repülési és utazási korlátozások, a fogyasztók foglalási szokásai, valamint az ágazatra vonatkozó egészségügyi szabályozási intézkedések. Ezek szorosan összefüggenek az újabb megbetegedések lehetőségével és a vakcina hiányával. Minden előrejelzéshez nagy fokú bizonytalanság társul.

Az Eurocontrol szerint[19] a várható repülések teljes száma Európában ismét fokozatosan csökkenni fog. Augusztusban a legalacsonyabb pont 2020. áprilisi elérését követően kismértékű, 51 %-ra történő fellendülést figyeltek meg, de ez nem volt fenntartható. 2021 januárjában a repülések száma várhatóan 60 %-kal lesz alacsonyabb, mint 2019-ben (a

[16] https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. Megjegyzendő, hogy a felmérés során Írország minden Írországba érkező nemzetközi utas számára karantént vezetett be, ami a repülésbiztonságot illetően hatással volt a közvélemény alakulására.

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

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

[19] Lásd az Eurocontrol legújabb, 2020. szeptemberi „Az aktuális helyzetre vonatkozó forgatókönyv” c. kiadványát – https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf

korábbi forgatókönyvben szereplő 20 % helyett). Ez a forgatókönyv feltételezi annak valószínűségét, hogy a tagállamok továbbra is összehangolatlan módon reagálnak a határokon átnyúló légi közlekedésre, hogy a Covid19 kiváltotta bizonytalanság, kiszámíthatatlanság és a korlátozások/karanténintézkedések miatti zavar következtében az utasigények továbbra is rendkívül alacsony szinten maradnak, és hogy a nagyon kevés előzetes foglalás fényében a légitársaságok tovább csökkentik a kapacitást. Az Eurocontrol szerint a forgalom 2021 februárjában kap lassan erőre, de még mindig 50 %-kal alacsonyabb szinten lesz, mint 2020 februárjában.

2020. szeptember 29-én[20] az IATA is gyengébb gazdasági előrejelzést tett közzé. Frissített prognózisuk szerint globális szinten a 2020. júliusban előrejelzett 55 %-os csökkenéssel szemben 2019-hez képest 2020-ban várhatóan 66 %-kal, míg 2019 decemberéhez képest 2020 decemberében 68 %-kal csökken az utaskilométerek[21] száma.

Az utazási korlátozások tekintetében a Bizottság azt ajánlotta[22], hogy a schengeni tagállamok és a schengeni társult államok 2020. június 15-ig töröljék el a belső határellenőrzéseket. A belső határellenőrzéseket a Covid19-világjárvány miatt újból bevezető legtöbb tagállam eleget tett az ajánlásnak, ami a menetrendszerű kereskedelmi utasforgalom növekedését eredményezte (lásd az 1.1. ábrát). Az Unióba irányuló nem alapvető fontosságú utazások korlátozása tekintetében a tanácsi ajánlás[23] 2020. július 1-jétől javasolta a rendszeresen felülvizsgálandó első listán szereplő harmadik országokból való nem alapvető fontosságú utazásokra vonatkozó korlátozások feloldását.

Míg azonban az európai nyári időszakban az európai esetszámok csökkenő tendenciájával összefüggésben enyhülő intézkedések és megszüntetett korlátozások következtében a légi forgalom folyamatos javulására számítottak, 2020 nyarán ismételten a Covid19-esetek növekedését jelentették számos EGT-országban.[24] Emellett volt már rá példa, hogy egy világjárványra több hullámban került sor. Ez ismételten visszavetheti a légi forgalmat.

A légi közlekedés iránti jövőbeli kereslet és a fogyasztói bizalom tekintetében, különösen a résidőről szóló összefoglaló jelentés keretében[25], a Bizottság szolgálatai által megkeresett érdekelt felek (légitársaságok, utazási irodák, számítógépes helyfoglalási rendszerek) szerint rendkívül nehéz előrejelzéseket tenni a 2020/2021. téli menetrendi időszakot követő időszakra. A Covid19-világjárvány kitörését megelőzően a légitársaságok potenciálisan már egy évvel előre el tudták készíteni a menetrendeket, de jelenleg nehézségekbe ütközik számukra a következő szezonra vonatkozó menetrendek összeállítása. A légitársaságok folyamatosan felülvizsgálják a menetrendeket, hogy reagálni tudjanak az utazási vagy

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

[21] Az utaskilométer a légi közlekedési iparág mérőszáma, amely a fizető utasok által megtett kilométerek számát mutatja. A fizető utasok számának és a teljes megtett távolságnak a szorzataként számítják ki.

[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 Az ECDC 2020. augusztus 10-én jelentést készített a Covid19 fokozódásának általános kockázatáról az EU/EGT összes országában.

[25] COM(2020) 558 final.

repülési korlátozásokban bekövetkező előre nem látható változásokra és a nehezen előrejelezhető utasigényekre.[26]

Míg az EU-n belüli foglalások száma 2020 nyarára emelkedni kezdett, az utasforgalom fellendülése az európai repülőterek hálózatán augusztusban leállt, legvalószínűbben azért, mert több állam is visszaállította az utazási korlátozásokat.[27] Az EU-n kívüli járatok foglalási aránya még alacsonyabb volt. Az IATA globális légi közlekedési kilátásokra vonatkozó legújabb frissítése szerint 2020 harmadik negyedévéhez képest a negyedik negyedévben csökkent az utasok helyfoglalásainak száma.[28]

Az egyéb egészségügyi szabályozási intézkedések tekintetében – az enyhítési stratégia részeként – egészségügyi intézkedésekre kerül sor a légi közlekedésben, nagy mértékben az EASA/ECDC iránymutatása alapján.[29] A távolságtartásra és a terek fertőtlenítésére vonatkozó intézkedések a világjárvány kitörését megelőző helyzethez képest a repülőterek által kiszolgálható utasok és járatok számának csökkenéséhez vezethetnek. Ezek hatására ideiglenesen vagy tartósan csökkenhet a repülőterek hatékony kapacitása a Covid19-et megelőző időszakhoz képest. Ezek az intézkedések ugyanakkor – bár csak korlátozott mértékben, de – hozzájárulhatnak a fogyasztói bizalom helyreállításához.

Ennek következtében a légitársaságok most ismételten fokozatosan csökkentik a piac számára kínált kapacitásokat. A fentiek arra utalnak, hogy a légi utasforgalom szintje 2020-ban nem fog visszaállni még a 2019. évi szint felére sem. A belföldi piacok a nemzetközi piacoknál hamarabb fognak talpra állni. Az ICAO arra számít, hogy a 2020-ban Európában felkínált ülőhelyek száma 52–58 %-kal csökken a nemzetközi utasforgalom, és 33–36 %-kal a belföldi repülőjáratok tekintetében[30].

A fentiek tükrében a 2020 utáni kilátások rendkívül bizonytalanok, de a Covid19-esetek újból emelkedő száma, valamint a járvány megfékezésére irányuló egészségügyi intézkedések fenntartásának szükségessége azt sugallja, hogy a légi utasforgalom szintje több éven át nem fogja elérni a 2019-es szintet – még azon előrejelzés alapján sem, amely a vakcinák 2021-ben való elérhetőségével számol.

3.4. A légi forgalom csökkenése a földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatások nyújtásának megszakadását, illetve a földi kiszolgálók finanszírozáshoz való hozzáférésének megnehezülését eredményezte

A Bizottság rendelkezésére álló információk alapján a Covid19-világjárvány, valamint a légi forgalom fent vázolt csökkenése súlyosan érintette a földi kiszolgálást végző vállalatokat.

---

[26] A fogyasztói magatartással, a betegség alakulásával és a résidő-felhasználási szabályok lazításával kapcsolatos egyértelmű tendenciák hiányában a légitársaságoknak több forgatókönyvet kell kidolgozniuk. Ez nem optimális döntéseket eredményez az infrastrukturális, munkaügyi és munkaerőköltségek vonatkozásában. A téli időszak még egy szokásos évben is nagyobb kihívást jelent a légitársaságok számára, amelyek a profitjuk nagy részét általában nyáron termelik. Idén a nyereséges nyári szezon hiányában a légitársaságok téli és a téli szezonon túli kilátásai nem túl jók.

[27] A légitársaságok rámutatnak arra, hogy megváltozott a fogyasztói foglalási gyakorlat. A fogyasztók korábban hónapokkal előre foglaltak, míg most a rosszabb előrejelezhetőség és az utazásba vetett megfogyatkozott bizalom miatt sokkal később kerül sor a foglalásokra. Az IATA által rendelkezésre bocsátott információk szerint a foglalások körülbelül 60 %-ára most két héttel a járatok indulása előtt kerül sor, szemben 2019 ugyanezen időszakával, amikor a foglalások több mint 60 %-ára több mint 11–20 nappal előre került sor.

[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

Számos földi kiszolgáló pénzügyi nehézségekkel szembesült, mint azt bizonyítja a Swissport csoport szerkezetátalakítása és a csoport leányvállalatainál felmerült pénzügyi nehézségekről szóló hírek[31], a Wisag által Németországban elbocsátott 800 munkavállaló[32], az Aviapartner Belgium vállalatnak nyújtott mentőcsomag és a Malév Ground Handling Zrt. működésének beszüntetése[33]. Ez mutatja, hogy a légi forgalom csökkenése a földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatások nyújtásának megszakadását vagy a földi kiszolgálók finanszírozáshoz való hozzáférésének megnehezülését eredményezi.

A légi forgalom szintjére vonatkozó, 2021. december végéig tartó előrejelzések alapján valószínű, hogy több földi kiszolgálónak is még a Covid19-világjárvány által okozott válságból való piaci kilábalást megelőzően meg kell szakítania a földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatásainak nyújtását.[34] Valós a kockázata annak, hogy 2021 során további földi kiszolgálók mennek csődbe. Az ilyen csődök nagy valószínűséggel a földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatások hirtelen megszakadásához vezetnek. A repülőterek ezért olyan helyzetbe kerülhetnek, amelyben nagyon rövid időn belül kell alternatív földi kiszolgálót találniuk. A brüsszeli repülőtér esete, amikor a Brussels Airport Company (BAC) a Swissport Belgium működésképtelenségét követően sürgősen kiválaszthatta a vállalatot helyettesítő céget, bizonyította az intézkedés hasznát.[35]

Ugyanakkor a szerződésük lejárta miatt a finanszírozáshoz nehezen hozzáférő földi kiszolgálók továbbra is élvezhetik a jelenlegi eltérés keretében (2022. december 31-ig) történt szerződéshosszabbítás előnyeit annak érdekében, hogy megszerezzék a szükséges hiteleket és biztosítsák üzletmenetük folytonosságát. A meghosszabbított szerződések továbbá elegendő időt biztosítanak a repülőtereknek, hogy további földi kiszolgálókra írjanak ki pályázatot ellenálló képességük megerősítése érdekében, amennyiben a légi közlekedési ágazat volatilitása fennmarad.

3.5. Repülési korlátozásokra már nincs szükség a tartós Covid19-világjárvány kezeléséhez

A légi járatokról szóló rendelet 21a. cikkének elfogadása óta a Bizottság a helyzet folyamatos nyomon követése érdekében szoros kapcsolatot tart fenn a tagállamokkal, különösen a polgári légi közlekedési hatóságokkal. Ez rámutatott, hogy az alábbiakban részletesen kifejtettek szerint a repülési korlátozások nem feltétlenül a legmegfelelőbb és legszükségesebb intézkedések a Covid19-járvány feltartóztatására.

---

31 Pl. a Swissport Belgium működésképtelensége és a Swissport Finland bejelentése 700–1350 munkavállaló elbocsátásának szükségességéről (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488), míg a Swissport Western Europe fontolóra veszi mintegy 4500 munkahely megszüntetését az Egyesült Királyságban és Írországban (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 A Swissport Belgium 2020. június 8-án csődöt jelentett, amelynek következtében a brüsszeli repülőtéren mindösszesen egy földi kiszolgáló maradt. 2020. július 1. óta az Alyzia SAS vállalat biztosítja a szolgáltatásokat. Az új kiszolgáló kiválasztásával kapcsolatos szokásos eljárás megszervezéséig a francia vállalat hat hónapra szóló ideiglenes engedélyt kapott a poggyász kezelése és a forgalmi előtéren előforduló feladatok ellátása tekintetében. A cég utaskezelési szolgáltatásokat (például utasfelvétel) és takarítást is végezhet. Forrás: BAC.

A rendelet alkalmazásának időtartama alatt az egyes tagállamok egymástól meglehetősen eltérő megközelítést alkalmaztak.[36] A Bizottság az átláthatóság biztosítása érdekében a tagállamoktól beérkezett információkat késedelem nélkül közzétette[37] és az Eurocontrol napi rendszerességgel kiadta a pilóták számára szolgáló utasítások kapcsolódó összefoglalóit[38]. A közlekedési szolgáltatások, az összeköttetés és a szabad mozgás egészségügyi helyzet által lehetővé tett mielőbbi fokozatos helyreállítására vonatkozó bizottsági iránymutatásnak megfelelően[39], valamint figyelembe véve a légi személyszállítás biztonságos és fokozatos helyreállítását illetően iránymutatással szolgáló, az EASA/ECDC által elfogadott Covid19-cel kapcsolatos repülésbiztonsági egészségügyi protokoll végrehajtását[40], a Bizottság rendszeresen felkéri a polgári légi közlekedési hatóságokat a repülési tilalmak felülvizsgálatára. Ennek következtében a tagállamok fokozatosan megszüntették a repülési korlátozásokat, néha az utazási korlátozásokhoz és népegészségügyi intézkedésekhez hasonló más intézkedésekkel helyettesítve ezeket. Azonban a számos országban tapasztalt növekvő Covid19-esetszámokra adott válaszként néhány tagállam a nyári időszak során több tagállammal szemben elkezdte visszaállítani a repülési tilalmat.[41]

Az (EU) 2020/696 rendelet szerinti egyszerűsített eljárás lehetővé teszi, hogy a tagállamok szükségtelen adminisztratív terhek nélkül sürgősségi intézkedéseket hozzanak a Covid19-világjárvány kezelése érdekében, ugyanakkor fenntartja a tagállamok azon kötelezettségét, hogy megfelelő indokokkal igazolják az intézkedést, tekintettel annak a belső piac működésére gyakorolt jelentősen kedvezőtlen hatására, illetve annak biztosítása érdekében, hogy az intézkedés arányos a kívánt népegészségügyi céllal.

A Covid19-világjárvány mostanra az egész világon végigsöpört és öt földrészen is megjelent. A válság korai szakaszaiban a WHO, valamint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) és az ECDC is azt az álláspontot képviselte, hogy a rövid távú utazási korlátozások a betegség terjedésének lelassítása révén hozzájárulhatnak a járvány feltartóztatásához. A tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy a személyek és áruk szabad mozgásának korlátozása a legtöbb helyzetben hosszú távon nem száll szembe hatékonyan a világjárvánnyal, és más beavatkozásoktól vonhat el erőforrásokat.[42] Jóllehet a világjárvány továbbra is jelentős népegészségügyi veszélyt jelent az uniós országok számára, a válság kezdete óta jelentős fejlesztésekre került sor, például a betegség terjesztésének kockázatával kapcsolatos ismeretek vagy az egyéb diagnosztikai és megelőző intézkedések terén, ami lehetővé teszi a szállítási szolgáltatások fokozatos helyreállítását.[43] Valamennyi tagállam

---

36 Néhány tagállam valamennyi EU-n belüli repülésre vonatkozóan tilalmat jelentett be, amelytől csak egyes kivételek esetében tekintenek el (pl. vészhelyzeti vagy hazatelepítő repülőjáratok esetében). Egyes tagállamok egy vagy néhány tagállammal szemben bevezetett tilalmat jelentettek be. Hét tagállam nem élt a rendelet 21. vagy 21a. cikkében kínált lehetőséggel, mivel úgy véltek, hogy ezen intézkedések népegészségügyi okok miatti indokoltsága nem áll fenn. E tagállamok előnyben részesítették a bizonyos régiókból vagy országokból területükre érkező személyek belépését korlátozó vagy feltételekhez kötő intézkedéseket, valamint az egészségügyi intézkedéseket (pl. tesztelést és nyomon követést).

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

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html A pilóták számára szolgáló utasítások tartalmazzák az országok által a légi szolgáltatások működtetése tekintetében előírt feltételekkel kapcsolatos összes információt.

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

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

41 2020. október 1-jén négy tagállamban voltak még érvényben EU-n belüli repülési tilalmak.

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 Lásd: EASA/ECDC repülésbiztonsági egészségügyi protokoll.

bevezetett egyéb olyan – például egészségügyi és higiéniai – intézkedéseket is, amelyek a repülési korlátozásoknál megfelelőbbnek, hatékonyabbnak és arányosabbnak tűnnek a Covid19-világjárvány feltartóztatására.[44]

Néhány tagállam úgy véli, hogy a járványügyi helyzet nehéz előrejelezhetősége miatt lehetséges, hogy szükség lesz a repülési tilalmak visszaállítására, míg a bizottsági konzultációra válaszoló egyéb tagállamok megítélése szerint vannak más hatályban lévő intézkedések és mechanizmusok is, amelyek biztosítják a járvány terjedésének korlátozását, továbbá a repülések tekintetében bevezetett egyoldalú korlátozások ütköznének a Covid19-re adott koordinált válasszal és gátolnák a helyreállítást. E tagállamok emellett úgy érvelnek, hogy a légi közlekedési szolgáltatásokról szóló rendelet 21. cikke továbbra is lehetővé teszi, hogy a tagállamok indokolt esetben meghozzák a szükséges sürgősségi intézkedéseket.

Mivel az EASA/ECDC által elfogadott Covid19-cel kapcsolatos repülésbiztonsági egészségügyi protokoll[45] hatályba lépett, a légitársaságok szerint már nincs szükség egyoldalú repülési korlátozásokra és ezeket vissza lehet vonni, mivel a repülést megelőző ellenőrzési intézkedéseket és a fedélzeten elvégzett magas szintű egészségügyi és biztonsági intézkedéseket a repülési tilalmaknál hatékonyabbnak és arányosabbnak tartják a magas terjedési rátákkal rendelkező országokból érkező utasok kezelése tekintetében. Az országonként változó kritériumok alapján alkalmazott, olykor csak néhány órával előre jelzett, illetve többnyire rövid időtartamú egyoldalú EU-n belüli repülési tilalmak számottevő zavart és jogi bizonytalanságot okoztak a piacon, továbbá negatív hatással voltak a légi fuvarozókra és az utasokra is, valamint közvetlen hatást gyakoroltak a földi kiszolgálók és a repülőterek helyzetére. Az iparág véleménye szerint az uniós szinten koordinált megközelítés és az EU-ban egységesen alkalmazott objektív kritériumok révén lehetne elkerülni a piaci zavarokat.[46]

Bár egyértelmű, hogy a Covid19-világjárvány elhúzódik, ugyanakkor a világjárvány alakulása, a vírus és epidemiológiájának jobb megértése, valamint az összes tagállam által végrehajtott átfogó egészségügyi és higiéniai intézkedések miatt úgy tűnik, hogy a tagállamoknak nem szükséges többé EU-n belüli repülési korlátozásokat bevezetniük a Covid19-világjárvány kezelése érdekében. A 21a. cikk (4) bekezdésében foglalt egyszerűsített eljárási szabályok 2020. december 31-ét követő meghosszabbítására vonatkozó feltétel ezért nem teljesül.

4. Következtetés

Amikor ezt a jelentést benyújtják az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, a légi forgalom szintje még mindig jelentősen elmarad 2019 ugyanezen időszakához képest. Annak ellenére, hogy nehéz pontosan előre jelezni a légiforgalmi szintek helyreállásának mikéntjét, észszerűen az várható, hogy a Covid19-világjárványnak betudható alacsony légi forgalom és utasigény 2021 során is fennmarad. Éveken át nem várható, hogy a légi forgalom visszaáll a Covid19-et megelőző szintre. Ebben a szakaszban azonban még korai megállapítani, hogy a

[44] Tekintettel a mostanra felállított speciális Covid19-megfigyelőrendszerekre, a hatályban lévő átfogó népegészségügyi intézkedésekre, valamint a lakosság folyamatos tesztelésére és kontaktkövetésére, az ECDC szerint az országok jobban felkészültek az ismételten megjelenő esetek megakadályozására és ellenőrzésére.

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

[46] Lásd a 15. lábjegyzetet – Javaslat – A Tanács ajánlása a Covid19-világjárványra való reagálás keretében a szabad mozgás korlátozására vonatkozó összehangolt megközelítésről.

kapacitásban bekövetkező csökkenés 2021 után is hasonlóan jelentős mértékben folytatódik-e.

A légi forgalom helyreállásának sebességét meghatározó kulcsfontosságú tényezők közé az egyes célállomásokra/célállomásokról érkező utasok és járatok nemzeti és koordinálatlan korlátozásai, a karanténkövetelmények, a biztonságos utazást lehetővé tevő higiéniai intézkedések és a fogyasztói bizalom tartoznak majd.

A Covid19-világjárvány tartós fennállása és annak a légi forgalomra gyakorolt hatása miatt a légi fuvarozók 2021-ben várhatóan továbbra is súlyos likviditási problémákkal szembesülnek, amelyek működési engedélyük felfüggesztését vagy visszavonását vonhatják maguk után. ezenfelül a földi kiszolgálási ágazat nehéz piaci körülményei várhatóan 2021-ben is érvényesülnek majd, ami a további csődök ebből következő kockázata révén tovább súlyosbítja a földi kiszolgálók pénzügyi helyzetét. Ezért várhatóan 2021-ben is folytatódik a földi kiszolgálás alá tartozó szolgáltatások nyújtásának megszakadása és a földi kiszolgálók finanszírozáshoz való hozzáférésének megnehezülése.

A 9. cikk (1b) bekezdésében foglalt, ideiglenes engedélyekkel kapcsolatos, valamint a 24a. cikk (3) bekezdésében foglalt, földi kiszolgálókkal kapcsolatos, jelenleg 2020. december 31-én véget érő intézkedések felhatalmazáson alapuló jogi aktussal való meghosszabbításának feltételei ezért teljesülnek.

A fentiek tükrében, tekintettel az intézkedések 2020. december 31-i lejártára, valamint a 9. cikk (1b) bekezdésében és a 24a. cikk (3) bekezdésében foglalt feltételek értelmében továbbra is fennálló szükségesség tükrében a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktussal 2021. december 31-ig meghosszabbítja a **működési engedélyekkel** és a **földi kiszolgálók kiválasztásával** kapcsolatos eltéréseket.

A **földi kiszolgálásról szóló szerződések** meghosszabbított **érvényességére** vonatkozó, a szerződések 2022. december 31-ig történő meghosszabbítását lehetővé tevő jelenlegi eltérés tekintetében, valamint a korlátozott mértékben rendelkezésre álló hosszú távú adatok alapján a Bizottság úgy véli, hogy ebben a szakaszban nem teljesülnek az eltérés 2022 utáni meghosszabbításának feltételei. A Bizottság azonban továbbra is szorosan figyelemmel kíséri a helyzetet.

Ami a tagállamok azon lehetőségét illeti, hogy a Covid19-világjárvány kezelése érdekében **a forgalmi jogok gyakorlását megtagadó, korlátozó vagy feltételekhez kötő** sürgősségi **intézkedéseket** hozzanak, a világjárványban bekövetkezett fejleményekkel kapcsolatban rendelkezésre álló bizonyítékok és a betegség terjesztésének kockázatával kapcsolatos ismeretek alapján ezen intézkedésekre már nincs szükség, tekintettel a betegség terjedésének megfékezésére alkalmasabb egyéb intézkedésekre, például a hatékony egészségügyi és higiéniai intézkedésekre, valamint a légi járatokról szóló rendelet 21. cikkére. A 21a. cikk (4) bekezdésében foglalt feltétel, miszerint az intézkedés felhatalmazáson alapuló jogi aktussal 2020. december 31-én túl is meghosszabbítható, ezért nem teljesül, és a jelenlegi érvényességi idő nem kerül meghosszabbításra.

A Bizottság folyamatosan figyelemmel kíséri a légi közlekedési ágazat helyzetét, és a válság kezelése, valamint a helyreállítás előmozdítása érdekében indokolt esetben készen áll további intézkedések megfontolására.