COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.11.2020
COM(2020) 714 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

în temeiul articolului 9 alineatul (1c), al articolului 21a alineatul (5) și al articolului 24a alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 2020/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 având în vedere pandemia de COVID-19

1 Cuprins

1 Introducere 2
2 Descrierea măsurilor de ajutor 3
2.1 Măsuri privind licențele de operare temporare 3
2.2 Măsuri de urgență (restricții de zbor) legate de pandemia de COVID-19 4
2.3 Norme temporare referitoare la serviciile de handling la sol – contracte 4
2.4 Norme temporare referitoare la serviciile de handling la sol – procedură de selecție 4
3 Condiții de prelungire a perioadelor relevante 5
3.1 Reducerea persistentă a nivelului traficului aerian între 2019 și 2020 (perioada corespunzătoare) 6
3.2 Reducerea traficului aerian a fost generată de pandemia de COVID-19 8
3.3 Există probabilitatea ca reducerea traficului aerian să persiste în viitorul apropiat 9
3.4 Reducerea traficului aerian a dus la întreruperea furnizării de servicii de handling la sol sau la dificultăți de obținere a accesului la finanțare pentru furnizorii de servicii de handling la sol 11
3.5 Restricțiile de zbor nu mai sunt necesare pentru a gestiona pandemia persistentă de COVID-19 12
4 Concluzie 14

1 Introducere

De la începutul anului 2020, pandemia de COVID-19 a avut un impact negativ profund asupra transportului aerian din Europa și din întreaga lume. Restricțiile sanitare și de călătorie introduse de statele membre și de țările terțe ca urmare a pandemiei au redus drastic cererea și încrederea consumatorilor, determinând o reducere record și de durată a traficului aerian în Uniunea Europeană[1].

Numărul zborurilor operate în spațiul european a scăzut cu până la 90 % în martie-aprilie 2020 comparativ cu aceeași perioadă din 2019[2]. La 1 martie 2020, aeroporturile Europei încă gestionau peste 5 milioane de pasageri, dar până la 31 martie 2020, numărul acestora s-a redus la numai 174 000 (o scădere de 97,1 % comparativ cu aceeași zi din 2019). Începând cu 2 august 2020, scăderea a atins 70 % comparativ cu aceeași zi din 2019[3]. Transportul de mărfuri a fost afectat mai puțin, cu un indice de marfă tone-kilometri cu 19 % mai mic în august[4]. În octombrie 2020, datele colectate în analiza impactului economic efectuată de OACI estimează că anul 2020 va fi caracterizat de o reducere globală cu 50-52 % a numărului de locuri oferite de companiile aeriene, de o reducere cu 2 875-2 978 de milioane a numărului de pasageri și de pierderi de 330-340 de miliarde EUR în ceea ce privește veniturile brute din exploatare obținute din transportul pasagerilor.

Pandemia de COVID-19 a făcut dificilă respectarea anumitor dispoziții din Regulamentul privind serviciile aeriene[5] și din Directiva privind serviciile de handling la sol[6]. Scăderea fără precedent a cererii și rata ridicată a anulărilor au creat o serie de probleme neașteptate operatorilor aerieni și companiilor care furnizează servicii de handling la sol. În primul rând, transportatorii aerieni s-au confruntat cu probleme grave de lichiditate care ar putea atrage după sine suspendarea sau revocarea licenței lor de operare sau înlocuirea acesteia cu o licență temporară, fără a exista o nevoie economică structurală care să ducă la apariția unei astfel de situații. În al doilea rând, companiile care furnizează servicii de handling la sol ale căror contracte/autorizații urmau să expire s-au confruntat cu dificultăți grave în ceea ce privește accesul la finanțare. În al treilea rând, ca urmare a expunerii financiare a companiilor care furnizează servicii de handling la sol, aeroporturile au fost puse într-o postură vulnerabilă în care puteau pierde singurul furnizor de servicii de handling la sol în cazul în cazul falimentului acestuia din urmă.

Mai mult, ratele de contaminare sau de deces cauzate de COVID-19, precum și faptul că era o boală necunoscută au determinat numeroase state membre să impună restricții în privința zborurilor în interiorul UE în temeiul articolului 21 din Regulamentul privind serviciile aeriene în încercarea de a opri sau de a încetini răspândirea bolii ceea ce, ca urmare a duratei fără precedent a crizei și a normelor procedurale aplicabile, a creat o povară administrativă grea și inutilă pentru statele membre și pentru Comisie.

---

1 Organizația Mondială a Sănătății a declarat „urgență de sănătate publică de interes internațional” la 30 ianuarie și pandemie la 11 martie 2020 (a se vedea 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 Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), JO L 293, 31.10.2008, p. 3-20.

6 Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității,
JO L 272, 25.10.1996, p. 36-45.

Prin urmare, la 25 mai 2020, în contextul pandemiei de COVID-19, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Regulamentul (UE) 2020/696 de modificare a Regulamentului privind serviciile aeriene pentru a trata problemele menționate mai sus și pentru a le oferi părților interesate afectate, statelor membre și Comisiei, derogările necesare de la anumite norme administrative și pentru a le asigura părților interesate din sectorul afectat o perspectivă financiară mai bună.

În temeiul articolului 9 alineatul (1c), articolului 21a alineatul (5) și al articolului 24a alineatul (4) din Regulamentul privind serviciile aeriene, Comisia trebuie să monitorizeze în permanență situația pentru a aborda criteriile stipulate în regulament[7].

Potrivit acelorași articole, pe baza informațiilor și a datelor de care dispune, Comisia trebuie să prezinte un raport de sinteză Parlamentului European și Consiliului până la 15 noiembrie 2020 și, dacă este necesar, să adopte acte delegate care prelungesc perioadele de aplicare a dispozițiilor temporare. Comisiei i se conferă respectivele competențe delegate pe o perioadă de un an de la 28 mai 2020.

Prezentul raport de sinteză evaluează situația pe baza datelor colectate de la Eurocontrol și pe baza datelor referitoare la zborurile anulate și factorii de încărcare preluate de la un eșantion de companii aeriene din UE. De asemenea, raportul de sinteză are la bază dovezile și datele publicate de Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor (ECDC) cu privire la persistența pandemiei de COVID-19. În perioada iulie-august 2020, Comisia a consultat, de asemenea, părțile interesate relevante, și anume statele membre și organizațiile care reprezintă companiile aeriene, aeroporturile și furnizorii de servicii de handling la sol cu privire la punerea în aplicare și nevoia actuală de măsuri.

2 Descrierea măsurilor de ajutor

2.1 Măsuri privind licențele de operare temporare

În temeiul articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul privind serviciile aeriene, autoritățile competente de acordare a licențelor din statele membre trebuie să revoce sau să suspende licența de operare a unui transportator aerian din UE care se confruntă cu dificultăți financiare și poate înlocui respectiva licență cu o licență de operare temporară.

În contextul pandemiei de COVID-19, transportatorii aerieni din Uniune care aveau o situație financiară solidă înainte de pandemie au început să se confrunte cu probleme de lichiditate care puteau atrage după sine suspendarea sau revocarea licenței lor de operare sau înlocuirea acesteia cu o licență temporară, fără a avea o problemă economică structurală care să justifice acest lucru. Acordarea unei licențe temporare ar putea transmite un semnal negativ pieței cu privire la capacitatea unui transportator aerian de a supraviețui, ceea ce, la rândul său, ar agrava problemele financiare, de altfel temporare.

Prin urmare, Regulamentul (UE) 2020/696 le-a permis autorităților competente de acordare a licențelor să nu suspende sau să nu revoce licența de operare în perioada 1 martie-31 decembrie 2020 dacă în perioada respectivă s-a efectuat evaluarea viabilității financiare și

[7] Aceste criterii sunt menționate la articolul 9 alineatul (1b), articolul 21a alineatul (4) și articolul 24a alineatul (3) și sunt enumerate în secțiunea 4.

cu condiția ca siguranța să nu fie pusă în pericol și să existe o perspectivă realistă de redresare financiară satisfăcătoare în următoarele 12 luni.

2.2 Măsuri de urgență (restricții de zbor) legate de pandemia de COVID-19

În temeiul articolului 21 din Regulamentul privind serviciile aeriene, un stat membru poate refuza, limita sau impune condiții privind exercitarea drepturilor de trafic pentru a face față problemelor neprevăzute de scurtă durată generate de împrejurări imprevizibile și inevitabile. Aceste măsuri trebuie să respecte principiile proporționalității și transparenței și să se bazeze pe criterii obiective și nediscriminatorii.

Pentru a se asigura că un asemenea demers respectă principiul proporționalității și al transparenței, precum și criterii obiective și nediscriminatorii, Comisia și celelalte state membre trebuie informate fără întârziere cu privire la astfel de măsuri care trebuie să fie însoțite de o justificare adecvată. Mai mult, în cazul în care problemele care necesită astfel de măsuri continuă să existe mai mult de 14 zile, statul membru trebuie să informeze Comisia și celelalte state membre în consecință și poate, cu acordul Comisiei, să prelungească aplicarea măsurilor pe perioade de maximum 14 zile. Comisia își exprimă acordul referitor la perioadele de prelungire printr-o decizie.

Articolul 21 tratează problemele de scurtă durată, iar experiența din etapele incipiente ale epidemiei de COVID-19 a arătat că nu era adaptat la criza provocată de pandemia de COVID-19, despre care se preconiza că va dura câteva luni, ceea ce a creat o sarcină administrativă inutilă pentru Comisie și pentru statele membre.

Prin urmare, Regulamentul (UE) 2020/696 a introdus o derogare temporară de la cerințele procedurale stabilite la articolul 21 pe perioada 1 martie - 31 decembrie 2020. Această derogare le permite statelor membre să mențină în vigoare o măsură de urgență temporară, justificată și proporțională ca răspuns la pandemia de COVID-19 fără a necesita acordul Comisiei, cu condiția ca respectiva măsură să respecte principiul proporționalității și al transparenței și să se bazeze pe criterii obiective și nediscriminatorii.

2.3 Norme temporare referitoare la serviciile de handling la sol – contracte

În temeiul articolului 6 alineatul (2) și al articolului 9 din Directiva privind serviciile de handling la sol, statele membre pot limita numărul de furnizori de servicii de handling la sol de pe aeroporturi. În astfel de situații, furnizorii de servicii trebuie selectați pe o perioadă maximă de șapte ani. Pandemia de COVID-19 a dus la o reducere bruscă, de o amploare fără precedent a activității de transport aerian, ceea ce a creat dificultăți financiare severe furnizorilor de servicii de handling la sol. Prin urmare, furnizorii ale căror contracte expiră pe durata crizei sau până la sfârșitul anului ulterior debutului crizei nu le pot oferi creditorilor o garanție suficientă a sustenabilității drept criteriu pentru obținerea unui împrumut și, în consecință, pot avea dificultăți de a obține finanțare.

Din acest motiv, Regulamentul (UE) 2020/696 prevede că pot fi prelungite până la 31 decembrie 2022 contractele furnizorilor care expiră între 28 mai 2020 și 31 decembrie 2021.

2.4 Norme temporare referitoare la serviciile de handling la sol – procedură de selecție

Articolul 11 alineatul (1) litera (e) din Directiva privind serviciile de handling la sol prevede că, dacă își încetează activitatea înainte de sfârșitul perioadei pentru care a fost selectat în

urma unei licitații derulate conform articolului respectiv, un furnizor de servicii de handling la sol trebuie să fie înlocuit pe baza aceleiași proceduri.

Este posibil ca pandemia de COVID-19 să ducă la o eventuală insolvență a furnizorilor de servicii de handling la sol, determinând încetarea activității acestora. În cazul aeroporturilor în care numărul furnizorilor de servicii de handling la sol este limitat, este posibil ca unul sau mai mulți furnizori de servicii să își înceteze activitatea înainte de a putea fi selectat un furnizor nou pe baza procedurii normale prevăzute la articolul 11 alineatul (1) din Directiva privind serviciile de handling la sol. Pentru a asigura continuitatea serviciilor, va fi necesară înlocuirea rapidă a furnizorului respectiv.

Astfel, Regulamentul (UE) 2020/696 îi permite organismului de administrare a aeroportului ca, în perioada 1 martie 2020-31 decembrie 2020, să aleagă în mod direct un furnizor de servicii care să furnizeze serviciile pe o perioadă de maximum șase luni sau pe o perioadă până la 31 decembrie 2020, reținându-se perioada mai lungă.

3 Condiții de prelungire a perioadelor relevante

În temeiul Regulamentului (UE) 2020/696, Comisiei i se acordă competențe delegate pentru a prelungi perioadele de aplicabilitate a măsurilor excepționale relevante menționate la punctele 3.1- 3.5. Tabelul de mai jos prezintă succint condițiile care trebuie îndeplinite:

	Reducerea nivelului de trafic aerian în raport cu nivelul de trafic aerian din perioada corespunzătoare a anului 2019 persistă	Reducerea traficului aerian a fost generată de izbucnirea pandemiei de COVID-19	Există probabilitatea ca reducerea traficului aerian să persiste în viitorul apropiat	Întreruperea furnizării de servicii de handling la sol sau dificultăți de obținere a accesului la finanțare pentru furnizorii de servicii de handling la sol din aeroporturile din Uniune	Persistența pandemiei de COVID-19	Este probabil ca statele membre să trebuiască să aplice limitări sau să impună condiții privind exercitarea drepturilor de trafic și după 31 decembrie 2020
Măsuri privind licențele de operare temporare [articolul 9 alineatul (1b)]	x	x	x			
Măsuri de urgență (restricții de zbor) legate de pandemia de COVID-19 [articolul 21a alineatul (4)]					x	x
Norme temporare referitoare la	x	x	x	x		

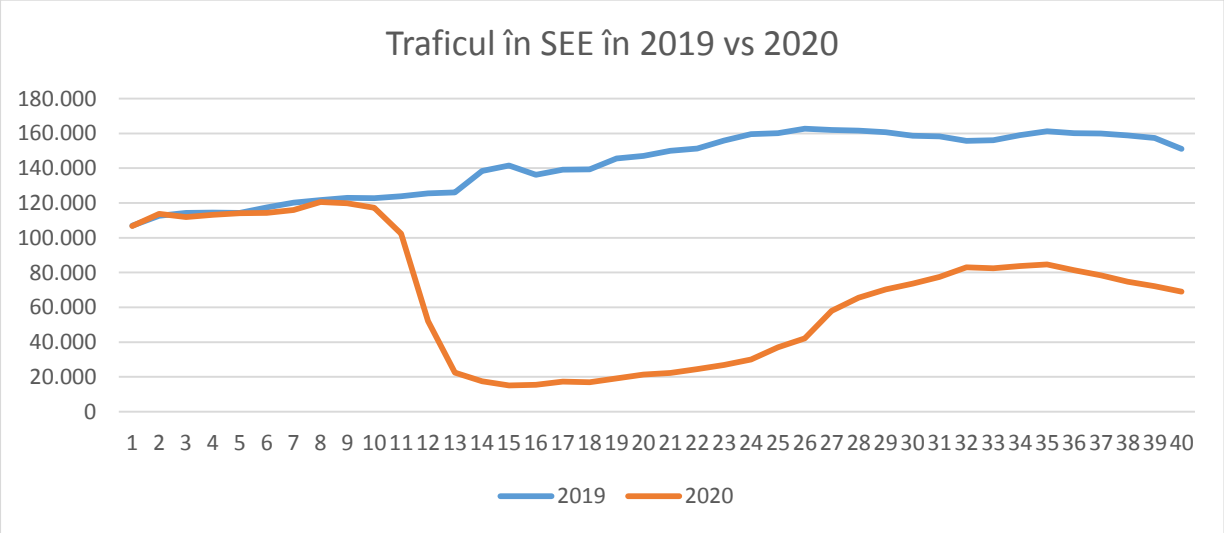
serviciile de handling la sol – contracte [articolul 24a alineatul (3)]						
Norme temporare referitoare la serviciile de handling la sol – procedura de selecție [articolul 24a alineatul (3)]	x	x	x	x		

3.1 Reducerea persistentă a nivelului traficului aerian între 2019 și 2020 (perioada corespunzătoare)

În scopul prezentului raport, datele referitoare la nivelurile traficului aerian, utilizarea sloturilor orare, factorul de încărcare și zborurile anulate dintr-o săptămână oarecare din 2020 au fost comparate cu aceeași săptămână din 2019.

Datele Eurocontrol identifică startul scăderii traficului aerian în SEE în săptămâna 11 din 2020, cu o reducere de 17 % comparativ cu aceeași săptămână din 2019. În săptămânile 12 și 13, nivelul traficului aerian a continuat să coboare rapid înregistrând o scădere de 59 % și, respectiv, 82 % față de 2019. Valorile cele mai joase s-au înregistrat în săptămânile 15 și 16 (scădere cu 89 %). Ulterior, traficul a început să își revină treptat, dar la data de 22 iunie 2020 (săptămâna 26) era la numai 26 % din nivelul înregistrat în 2019, ceea ce înseamnă o scădere de 74 % a traficului aerian comparativ cu anul anterior. În luna august 2020 (săptămânile 32-36), nivelurile traficului aerian au atins 53 % din valorile înregistrate în august 2019, însă au început să scadă din nou la începutul lui septembrie 2020, pentru ca, până la finele lunii, să ajungă la 46 % din valorile înregistrate în aceeași perioadă a anului 2019.

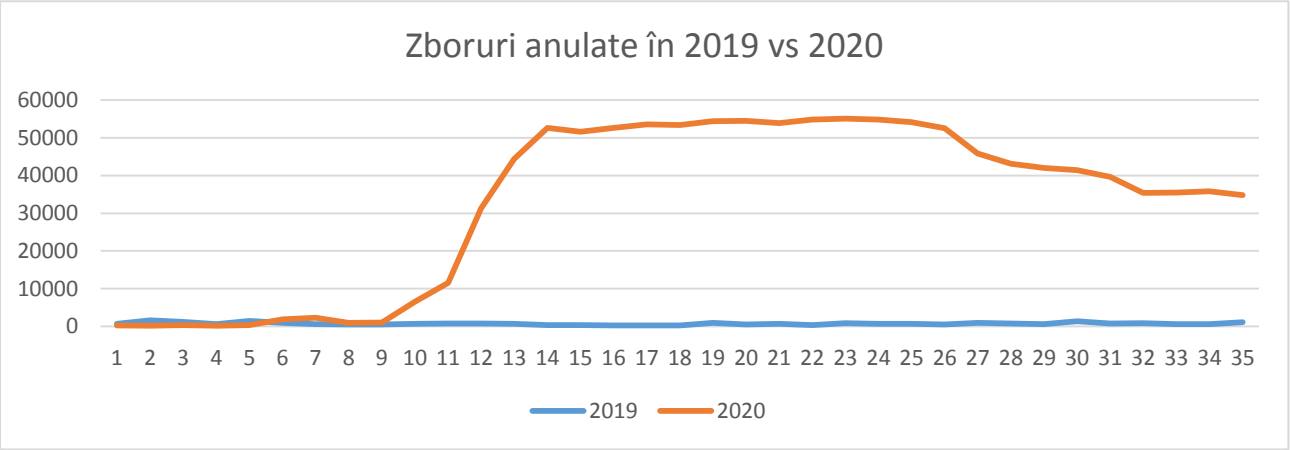
Figura 1.1



(Sursă: Eurocontrol)

Ca urmare a scăderii traficului, numărul zborurilor anulate a crescut fulminant (figura 1.2) comparativ cu aceeași perioadă din 2019. Numărul zborurilor anulate a început să crească din săptămâna 9, ritmul accelerându-se din săptămâna 11.

Figura 1.2

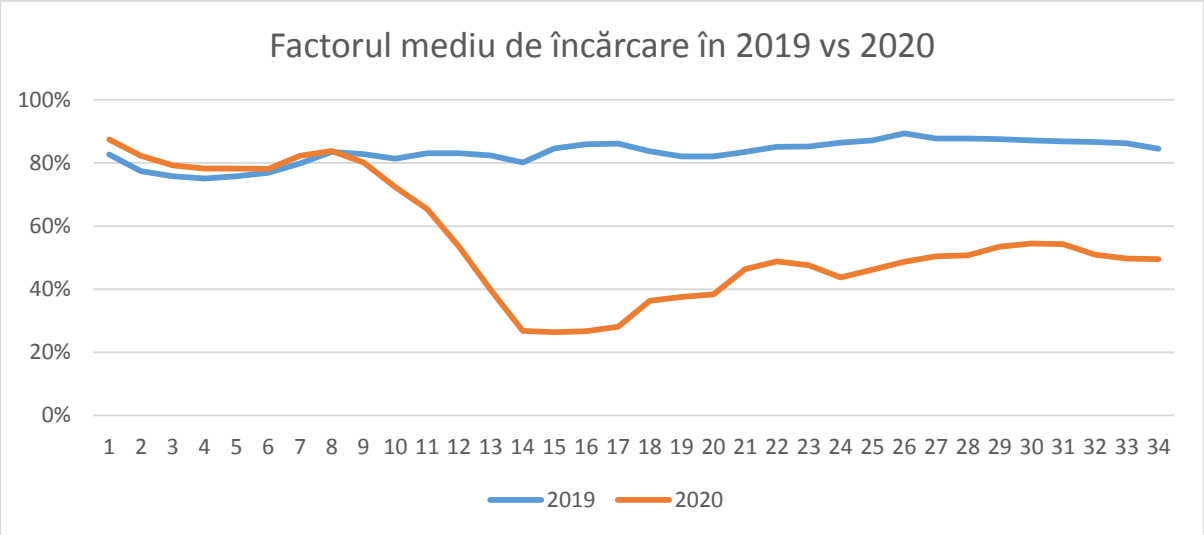


Sursă: Date colectate de Comisie de la transportatorii aerieni[8]

Între timp, factorul mediu de încărcare pentru zece transportatori aerieni europeni care au furnizat date Comisiei a scăzut de la 80 % în săptămâna 9 la 26 % în săptămâna 15. Transportatorii aerieni nu doar că zboară mai puțin, dar cele câteva zboruri rămase sunt subrezervate.

Până în săptămâna 23, când traficul aerian în interiorul UE s-a redeschis în mare parte, factorul mediu de încărcare a revenit la 44 %, iar la jumătatea lui august a atins 56 %. În aceeași săptămână din 2019, factorul mediu de încărcare al acelorași transportatori aerieni varia între 75 % (săptămâna 4) și 89 % (săptămâna 26).

Figura 1.3



[8] Comisia a primit setul de date privind utilizarea sloturilor orare de la 6 mari transportatori aerieni europeni (cu vechime, low-cost și regionali). Cifrele se referă la numărul de sloturi orare operate comparativ cu sloturile deținute înainte de începerea sezonului (data de referință istorică). Comisia a primit setul de date privind zborurile anulate de la 6 mari transportatori aerieni europeni (cu vechime, low-cost și regionali).

Sursă: Date colectate de Comisie de la transportatorii aerieni[9]

3.2 Reducerea traficului aerian a fost generată de pandemia de COVID-19

Numeroase țări au răspuns pandemiei de COVID-19 prin introducerea de interdicții și restricții de călătorie, unele dintre ele fiind în vigoare și astăzi[10]. Acest lucru a avut un impact major asupra traficului aerian internațional și din interiorul UE, deoarece restricțiile care autorizează numai „traficul esențial" reduc cererea la un nivel la care nu se mai pot opera zboruri comerciale pe majoritatea rutelor[11].

Unele state membre au impus încă de la început restricții asupra zborurilor în interiorul UE ca măsură de a preveni sau a limita răspândirea COVID-19. Pentru a promova operarea continuă a serviciilor de transport de mărfuri, Comisia a adoptat orientări pentru facilitarea operațiunilor de transport aerian de mărfuri în perioada pandemiei de COVID-19[12]. Vârful interdicțiilor impuse zborurilor de pasageri între statele membre a fost înregistrat în perioada 20-26 martie 2020, când 20 de state membre au introdus interdicții de zbor. Apoi a urmat o ușoară scădere, la 31 martie 2020 numai 16 state membre aplicând interdicții de zbor, iar la 6 aprilie, numai 14 state membre. La momentul intrării în vigoare a derogării de la procedură, 11 state membre impuseseră restricții de zbor. Din 7 iulie, șapte state membre aplicau interdicții de zbor către câteva state membre care aveau o rată mai mare de cazuri de COVID-19. La sfârșitul lui septembrie, patru state membre mai aveau încă interdicții de zbor (a se vedea punctul 4).

În ceea ce privește zborurile în afara UE, la 16 martie 2020, Comisia a adoptat o comunicare[13] ce recomanda o restricție temporară de o lună a călătoriilor neesențiale din țări terțe către zona UE+[14]. La 17 martie 2020, șefii de stat și de guvern din UE au convenit să pună în aplicare restricția temporară a călătoriilor neesențiale. Cele patru state asociate spațiului Schengen au pus, de asemenea, în aplicare această restricție. Restricția s-a prelungit de mai multe ori.

În timpul verii, statele membre au început să reintroducă restricțiile de călătorie pe teritoriul UE. La 4 septembrie 2020, Comisia a adoptat o propunere de recomandare a Consiliului[15] menită să garanteze că toate măsurile care restrâng libera circulație ca răspuns la pandemia de COVID-19 adoptate de statele membre sunt coordonate și comunicate clar la nivelul UE. Propunerea Comisiei stabilește patru domenii-cheie în care statele membre ar trebui să colaboreze mai strâns, precum criteriile și pragurile comune pe care statele membre le iau în considerare atunci când decid să introducă restricții de călătorie, un cadru comun pentru măsurile aplicate călătorilor din zone cu risc ridicat și informații clare și transmise în timp util publicului cu privire la restricții.

---

9 Comisia a primit setul de date privind factorii de încărcare de la 6 mari transportatori aerieni europeni (cu vechime, low-cost și regionali).

10 A se vedea https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-during-coronavirus-pandemic_ro pentru o prezentare generală a măsurilor aflate încă în vigoare.

11 Fapt demonstrat de scăderea traficului descrisă la punctul 3.1. și motivul inițial al introducerii derogării.

12 Orientările Comisiei Europene: Facilitarea operațiunilor de transport aerian de mărfuri în perioada epidemiei de COVID-19, adoptate la 26 martie 2020 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2020:100I:FULL&from=EN.

13 COM(2020) 115, 16 martie 2020.

14 „Zona UE+" include toate statele membre ale spațiului Schengen (inclusiv Bulgaria, Croația, Cipru și România), precum și cele patru state asociate spațiului Schengen.

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

Dincolo de cadrul normativ, încrederea consumatorilor este un factor-cheie care afectează nivelurile traficului și indică o legătură între reducerea traficului aerian și izbucnirea epidemiei de COVID-19. În acest sens, nu există încă multe date. Biroul Irlandez Central de Statistică a efectuat un sondaj pe tema încrederii pasagerilor în călătoriile cu avionul. Aproape patru din cinci respondenți (78,0 %) au declarat că se simt „inconfortabil" sau „foarte inconfortabil" dacă se gândesc la perspectiva de a face o călătorie internațională cu avionul[16]. După cum demonstrează datele recente, reintroducerea măsurilor de carantină și a măsurilor la frontieră în mai multe state membre într-o manieră necoordonată și adesea imprevizibilă a subminat și mai mult încrederea consumatorilor, determinând o scădere a călătoriilor dincolo de efectul direct al restricțiilor curente.

Rapoartele economice cu privire la criză publicate cu regularitate de IATA au arătat că, din februarie 2020 până la jumătatea lui aprilie, rezervările au scăzut în ritm accelerat comparativ cu aceeași perioadă a anului anterior. De atunci s-a înregistrat o redresare parțială a rezervărilor, însă, de la sfârșitul lui iunie 2020, acestea au rămas la un nivel cu 82 % mai mic. Pare să existe o corelație între creșterea numărului de cazuri noi și scăderea numărului de rezervări[17]. În plus, din momentul izbucnirii epidemiei de COVID-19, IATA a comandat sondaje regulate pe tema încrederii pasagerilor. În aprilie, aproximativ 60 % dintre respondenți declarau că este probabil să reînceapă să călătorească în câteva luni de la revenirea din pandemie. În iunie, această cifră a scăzut la 45 %. Mai mult de jumătate dintre respondenți declarau în septembrie că vor aștepta între șase luni și un an înainte de a-și relua călătoriile. Prin urmare, disponibilitatea de a zbura cu avionul rămâne scăzută și se preconizează că va rămâne așa și în lunile următoare. Totodată, riscul de introducere a carantinei obligatorii la destinație este unul dintre principalii factori descurajanți. 83 % dintre respondenți au declarat că nu vor călători dacă există riscul ca la sosire să intre în carantină.

Cele menționate anterior ilustrează o legătură puternică între scăderea traficului aerian și izbucnirea pandemiei de COVID-19.

3.3 Există probabilitatea ca reducerea traficului aerian să persiste în viitorul apropiat

În circumstanțele actuale, este dificil de prevăzut care va fi evoluția exactă a nivelurilor traficului aerian, însă prognoza disponibilă arată că reducerea traficului aerian va persista în 2021 și că nu se va reveni la nivelurile anterioare crizei provocate de pandemia de COVID-19 mai devreme de 2024[18]. Factorii care vor avea impact asupra evoluției nivelurilor traficului aerian sunt restricțiile de zbor și de călătorie, modelele de rezervare ale consumatorilor și reglementările sanitare impuse industriei. Acestea sunt strâns legate de posibilitatea ca numărul de îmbolnăviri să crească din nou și de absența unui vaccin. Toate previziunile comportă un grad ridicat de incertitudine.

Conform Eurocontrol[19], numărul total de zboruri preconizate în Europa va scădea din nou treptat. După ce în aprilie 2020 s-a atins cel mai scăzut nivel, în august s-a observat o ușoară

---

16 https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. Trebuie remarcat faptul că Irlanda a impus carantina tuturor pasagerilor internaționali care soseau în Irlanda la momentul efectuării sondajului, ceea ce a influențat percepția publicului asupra siguranței călătoriilor cu avionul.

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

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

19 A se vedea cel mai recent „Scenariu al situației actuale" publicat de Eurocontrol în septembrie 2020 - https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf.

redresare până la 51 %, însă nu a fost sustenabilă. Se anticipează că, în ianuarie 2021, numărul de zboruri va fi cu 60 % mai mic decât în 2019 (față de 20 % în scenariul anterior). Acest scenariu presupune probabilitatea ca răspunsul statelor membre la transportul aerian transfrontalier să rămână necoordonat, ca cererea din partea pasagerilor să rămână extrem de scăzută din cauza incertitudinii, imprevizibilității și a confuziei privind restricțiile/măsurile de carantină asociate pandemiei de COVID-19 și ca numărul foarte mic de rezervări anticipate să determine companiile aeriene să reducă și mai mult capacitatea. Conform Eurocontrol, traficul ar trebui să se redreseze lent în februarie 2021, fiind totuși cu 50 % mai scăzut față de februarie 2020.

Din 29 septembrie 2020[20], IATA și-a revizuit și prognoza economică indicând un declin. IATA preconizează acum că venitul global călători-kilometri (RPK)[21] va scădea cu 66 % în 2020 în raport cu 2019 și cu 68 % în decembrie 2020 în raport cu decembrie 2019 față de reducerea de 55 % prognozată în iulie 2020.

În ceea ce privește restricțiile de călătorie, Comisia a recomandat[22] statelor membre ale spațiului Schengen și statelor asociate spațiului Schengen să ridice controalele la frontierele interne până la 15 iunie 2020. Majoritatea statelor care reintroduseseră anterior controale la frontierele interne din cauza pandemiei de COVID-19 au ținut cont de recomandare, ceea ce a determinat începerea redresării traficului comercial de pasageri (a se vedea figura 1.1). În ceea ce privește restricționarea călătoriilor neesențiale pe teritoriul Uniunii, începând cu 1 iulie 2020, o recomandare a Consiliului[23] a îndemnat la ridicarea restricțiilor impuse călătoriilor neesențiale dinspre o listă inițială de țări terțe ce urmează să fie revizuită cu regularitate.

Însă, deși s-a preconizat o îmbunătățire continuă a traficului aerian în perioada de vară în Europa în urma relaxării măsurilor și a ridicării restricțiilor în contextul tendințelor de scădere a numărului total de cazuri în Europa, în vara anului 2020 numeroase țări din SEE au raportat o creștere a numărului de cazuri de infectare cu COVID-19[24]. Există, totodată, și o precedență istorică a evoluției pandemiilor în valuri multiple. Aceasta ar putea genera noi scăderi ale traficului aerian.

În ceea ce privește cererea de trafic aerian și încrederea consumatorilor din viitor, în special în contextul raportului de sinteză referitor la sloturile orare[25], părțile interesate contactate de serviciile Comisiei (companii aeriene, agenții de turism, sisteme informatizate de rezervare) au declarat că este foarte dificil să realizeze proiecții pentru după sezonul de programare al iernii 2020/2021. Deși înainte de pandemia de COVID-19 companiile aeriene puteau oferi o programare pentru tot anul următor, în prezent acestea se confruntă cu dificultăți în estimarea orarelor pentru următorul sezon. Companiile aeriene revizuiesc constant orarele de zbor

---

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

21 Venitul călători-kilometri este un indicator al industriei aeronautice care arată numărul de kilometri călătoriți de pasagerii care plătesc bilet. Acesta se calculează ca numărul de pasageri care plătesc bilet, înmulțit cu distanța totală călătorită.

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. La 10 august 2020, ECDC a raportat un risc general de escaladare a numărului de cazuri de infectare cu COVID-19 în toate țările din UE/SEE.

25 COM(2020) 558 final.

pentru a putea reacționa la schimbarea imprevizibilă a restricțiilor de călătorie sau de zbor și la cererea pasagerilor, atât de dificil de estimat[26].

Deși rezervările pentru zborurile în interiorul UE au început să crească în vara anului 2020, reluarea traficului de pasageri în întreaga rețea de aeroporturi europene s-a oprit în august, cel mai probabil deoarece mai multe state au reinstituit restricțiile de călătorie[27]. Rata rezervărilor pentru zborurile în afara UE a fost și mai scăzută. Cea mai recentă actualizare IATA a previziunilor referitoare la transportul aerian mondial indică mai puține rezervări realizate de pasageri în al patrulea trimestru în raport cu al treilea trimestru din 2020[28].

Referitor la alte reglementări sanitare din cadrul strategiei de ieșire din criză, în sectorul aviației se pun în aplicare măsuri sanitare bazate semnificativ pe orientările AESA/ECDC[29]. Măsurile de distanțare și de dezinfectare a spațiilor pot reduce numărul de pasageri și de zboruri pe care le pot deservi aeroporturile, comparativ cu situația de dinainte de pandemie. Acestea pot reduce pe termen mai lung sau mai scurt capacitatea efectivă a aeroporturilor comparativ cu situația de dinainte de COVID-19. Totodată, aceste măsuri pot contribui la restabilirea încrederii consumatorilor, deși într-o măsură limitată.

Astfel, în prezent companiile își scad din nou în mod treptat capacitatea pe care o oferă pieței. Cele de mai sus sugerează că, în 2020, nivelurile traficului aerian de pasageri nu vor reveni nici măcar la jumătate din nivelurile din 2019. Piețele interne se vor redresa mai rapid decât cele internaționale. OACI preconizează o scădere a numărului de locuri oferite în Europa în 2020, cu 52-58 % în cazul traficului internațional de pasageri și cu 33-36 % în cazul zborurilor interne[30].

Având în vedere cele de mai sus, perspectiva este foarte neclară dincolo de anul 2020, dar noua creștere a numărului de cazuri de COVID-19 și nevoia de menținere a măsurilor sanitare de limitare a răspândirii acestei boli sugerează că este posibil ca traficul aerian de pasageri să nu atingă nivelurile din 2019 timp de mai mulți ani - chiar și presupunând că ar deveni disponibil un vaccin în a doua jumătate a anului 2021.

3.4 Reducerea traficului aerian a dus la întreruperea furnizării de servicii de handling la sol sau la dificultăți de obținere a accesului la finanțare pentru furnizorii de servicii de handling la sol

Conform informațiilor pe care Comisia le are la dispoziție, companiile de handling la sol au fost afectate grav de pandemia de COVID-19 și de reducerea traficului aerian prezentată mai

---

[26] În absența unor tendințe clare ale comportamentului consumatorilor, ale evoluției bolii și ale relaxării regulilor de utilizare a sloturilor orare, companiile aeriene trebuie să facă planuri și să se pregătească pentru scenarii multiple. Acest lucru duce la decizii sub nivelul optim în ceea ce privește costurile cu infrastructura, forța de muncă și marketingul. Chiar într-un an normal, sezonul de iarnă presupune mai multe provocări pentru companiile aeriene, care în mod normal înregistrează profituri maxime în sezonul estival. Anul acesta, fără susținerea unui sezon estival profitabil, perspectiva companiilor aeriene în sezonul de iarnă și după acesta pare dificilă.

[27] Companiile aeriene subliniază faptul că practicile de rezervare ale consumatorilor s-au schimbat. Înainte, consumatorii făceau rezervări cu luni în avans, în timp ce acum, din cauza scăderii previzibilității și a încrederii în posibilitatea de a călători, rezervările se fac mult mai târziu. Informațiile furnizate de IATA sugerează că aproximativ 60 % din rezervări se fac acum în perioada de două săptămâni de dinaintea zborului, în timp ce, prin comparație, în aceeași perioadă a anului 2019, peste 60 % din rezervări se făceau cu cel puțin 20-11 zile în avans.

[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.

sus. Mulți furnizori de servicii de handling la sol au întâmpinat dificultăți financiare, după cum au demonstrat decizia de restructurare a grupului Swissport și știrile despre dificultățile financiare întâmpinate de filialele sale[31], concedierea a 800 de angajați de la Wisag în Germania[32], pachetul de salvare acordat Aviapartner Belgia și închiderea operațiunilor la Malév Ground Handling[33]. Aceasta arată că reducerea traficului aerian duce la întreruperea furnizării de servicii de handling la sol și la dificultăți de obținere a accesului la finanțare pentru furnizorii de servicii de handling la sol.

Pe baza previziunilor referitoare la nivelul traficului aerian până la sfârșitul lunii decembrie 2021, este probabil ca mai mulți furnizori de servicii de handling la sol să fie nevoiți să întrerupă furnizarea serviciilor pe care le oferă înainte ca piața să se redreseze după criza cauzată de pandemia de COVID-19[34]. Există riscul real ca alți furnizori de servicii de handling la sol să intre în faliment în 2021. Este foarte probabil ca falimentul unor astfel de companii să ducă la întreruperea bruscă a furnizării de servicii de handling la sol. Prin urmare, aeroporturile se pot găsi în situația în care ar trebui să găsească un furnizor alternativ de servicii de handling la sol într-o perioadă foarte scurtă de timp. Cazul aeroportului din Bruxelles, unde Brussels Airport Company (BAC) a reușit să selecteze urgent un înlocuitor după închiderea Swissport Belgium, a demonstrat utilitatea măsurii[35].

Cu toate acestea, furnizorii de servicii de handling la sol care întâmpină dificultăți în ceea ce privește accesul la finanțare din cauza expirării contractelor lor pot beneficia în continuare de prelungirea contractelor în conformitate cu actuala derogare (până la 31 decembrie 2022) pentru a obține creditele necesare și pentru a-și asigura continuitatea activității. Mai mult, prelungirea contractelor le oferă aeroporturilor suficient timp pentru a organiza licitații pentru alți furnizori de servicii de handling la sol pentru a-și îmbunătăți reziliența în caz de volatilitate persistentă în sectorul transportului aerian.

3.5 Restricțiile de zbor nu mai sunt necesare pentru a gestiona pandemia persistentă de COVID-19

De la adoptarea articolului 21a din Regulamentul privind serviciile aeriene, Comisia a fost în strânsă legătură cu statele membre, în special cu autoritățile aeronautice civile, pentru a monitoriza permanent situația. Acest lucru a arătat că este posibil ca restricțiile de zbor ca atare să nu fie cea mai adecvată și necesară măsură pentru a limita răspândirea COVID-19, după cum se explică mai jos.

---

31 De exemplu, închiderea companiei Swissport Belgium și anunțul făcut de Swissport Finland privind necesitatea de a concedia 700 din cei 1 350 de angajați (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488), în timp ce Swissport Western Europe ia în considerare desființarea a 4 500 de locuri de muncă în Marea Britanie și Irlanda (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 La 8 iunie 2020, Swissport Belgium a inițiat procedura de faliment, iar aeroportul din Bruxelles a rămas cu o singură companie furnizoare de servicii de handling la sol. Începând cu 1 iulie 2020, Alyzia SAS a furnizat aceste servicii. Până la organizarea procedurii obișnuite de selectare a unui nou furnizor de servicii de handling la sol, companiei franceze i-a fost acordată o licență temporară pe o perioadă de șase luni pentru servicii de handling al bagajelor și de handling pe platformă. Compania respectivă poate oferi și servicii de handling de pasageri (precum înregistrarea lor) și servicii de curățenie. Sursă: BAC.

Au existat abordări destul de diferite de la un stat membru la altul pe toată perioada de aplicare a regulamentului[36]. Comisia a publicat informații imediat ce le-a primit de la statele membre pentru a asigura transparența[37], iar Eurocontrol a publicat zilnic rezumate ale NOTAM-urilor corespunzătoare[38]. În conformitate cu orientările sale cu privire la modul de restabilire progresivă a serviciilor de transport, a conectivității și a liberei circulații de îndată ce situația sanitară o permite[39], precum și luând în considerare și punerea în aplicare a Protocolului COVID-19 privind siguranța sanitară în aviație adoptat de AESA/ECDC[40] care oferă îndrumări cu privire la modul de facilitare a reluării sigure și treptate a transportului aerian de pasageri, Comisia a invitat în mod regulat autoritățile aeronautice civile să își revizuiască interdicțiile de zbor. Drept urmare, statele membre au ridicat treptat restricțiile de zbor, uneori înlocuindu-le cu alte măsuri, precum restricțiile de călătorie și măsurile de sănătate publică. Cu toate acestea, în perioada de vară, câteva state membre au început să reinstituie interdicțiile de zbor către mai multe state membre, ca reacție la creșterea numărului de cazuri de infectare cu COVID-19 în mai multe țări[41].

Procedura simplificată în temeiul Regulamentului (UE) 2020/696 le permite statelor membre să ia măsuri de urgență pentru a răspunde pandemiei de COVID-19 fără a impune sarcini administrative inutile, însă impune în continuare statelor membre obligația de a justifica în mod adecvat măsura, având în vedere efectul său semnificativ negativ asupra funcționării pieței interne și de a se asigura că este proporțională cu obiectivul de sănătate publică urmărit.

Pandemia de COVID-19 este răspândită în prezent pe tot globul, înregistrându-se cazuri pe cinci continente. În etapele incipiente ale crizei, atât OMS, împreună cu organizația Aviației Internaționale Civile (OACI), cât și ECDC au sugerat că restricțiile de călătorie pe termen scurt pot contribui la limitarea răspândirii pandemiei prin încetinirea răspândirii bolii. Cu toate acestea, dovezile arată că restricționarea circulației persoanelor și a mărfurilor pe termen lung este ineficientă în combaterea pandemiilor în majoritatea situațiilor și poate devia resursele de la alte intervenții[42]. În prezent, chiar dacă pandemia continuă să reprezinte o amenințare majoră la adresa sănătății publice în țările UE, se înregistrează progrese importante de la începutul crizei, cum ar fi îmbunătățirea cunoștințelor despre riscul transmiterii și dezvoltarea altor măsuri de diagnostic și de prevenire, care permit reluarea progresivă a serviciilor de transport[43]. Toate statele membre au instituit alte măsuri, precum

---

36 Câteva state membre au notificat interdicții în cazul tuturor zborurilor în interiorul UE, cu anumite excepțări (cum ar fi zborurile de urgență sau de repatriere). Unele interdicții notificate au vizat unul sau câteva state membre. Șapte state membre nu au considerat necesar să apeleze la posibilitatea oferită de articolul 21 sau articolul 21a din regulament, deoarece nu aveau motive de sănătate publică să procedeze astfel. Aceste state au acordat prioritate măsurilor care restricționau sau condiționau accesul pe teritoriul lor al persoanelor din anumite regiuni sau țări, precum și măsurilor de sănătate (cum ar fi testarea și depistarea).

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

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html Avizele către navigatori conțin toate informațiile despre condițiile impuse de țări operării serviciilor aeriene.

39 A se vedea https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0515%2804%29.

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

41 La 1 octombrie 2020, în patru state membre existau încă interdicții de zbor în interiorul UE.

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 A se vedea Protocolul AESA/ECDC privind siguranța sanitară în aviație.

măsuri de sănătate și sanitare, care par mai adecvate, mai eficiente și mai proporționale pentru a limita răspândirea pandemiei de COVID-19 decât restricțiile de zbor ca atare[44].

Puține state membre consideră că, din moment ce situația epidemiologică este dificil de anticipat, ar putea fi necesară reinstituirea interdicțiilor de zbor, în timp ce celelalte state membre care au răspuns la consultarea Comisiei consideră că există alte măsuri și mecanisme disponibile pentru a limita răspândirea virusului și că impunerea de restricții unilaterale asupra zborurilor ar interfera cu răspunsul coordonat la pandemia de COVID-19 și ar împiedica redresarea. Mai mult, aceste state membre susțin că articolul 21 din Regulamentul privind serviciile aeriene le va permite în continuare să ia măsurile de urgență necesare, acolo unde este justificat.

Având în vedere Protocolul COVID-19 privind siguranța sanitară în aviație adoptat de AESA/ECDC[45], companiile aeriene consideră că restricțiile de zbor unilaterale nu mai sunt necesare și ar putea fi revocate deoarece măsurile de monitorizare înainte de zbor și asigurarea unui nivel ridicat de sănătate și siguranță la bord sunt considerate mai eficiente și mai proporționale pentru a gestiona pasagerii din țări cu rate de transmitere ridicate decât interdicțiile de zbor ca atare. Restricțiile unilaterale impuse zborurilor în interiorul UE bazate pe criterii care variază de la o țară la alta, uneori cu preaviz de doar câteva ore și, mai ales, pe perioade scurte, au creat o mare confuzie și insecuritate juridică pe piață, cu impact negativ asupra transportatorilor, dar și asupra pasagerilor, precum și cu impact indirect asupra situației furnizorilor de servicii de handling la sol și a aeroporturilor. Industria consideră că o abordare coordonată la nivelul UE și aplicarea uniformă a unor criterii obiective în toată Uniunea Europeană ar ajuta la evitarea confuziei pe piață[46].

Deși este clar că pandemia COVID-19 persistă, evoluția pandemiei, o mai bună cunoaștere a virusului și a epidemiologiei sale și punerea în aplicare de către toate statele membre a unor măsuri de sănătate și sanitare complexe nu mai justifică necesitatea statelor membre de a impune astfel de restricții de zbor în interiorul UE pentru a răspunde pandemiei de COVID-19. Prin urmare, nu este îndeplinită condiția de la articolul 21a alineatul (4) pentru prelungirea aplicării normelor procedurale simplificate după 31 decembrie 2020.

4 Concluzie

În momentul transmiterii prezentului raport către Parlamentul European și Consiliu, nivelul traficului aerian este încă semnificativ redus în raport cu aceeași perioadă din 2019. În ciuda dificultăților de a anticipa cu exactitate care este calea de restabilire a nivelurilor traficului aerian, este rezonabil să ne așteptăm ca nivelurile scăzute ale traficului aerian și ale cererii pasagerilor cauzate de pandemia de COVID-19 să persiste pe tot parcursul anului 2021. Se preconizează că nu se va reveni la nivelurile de dinaintea pandemiei de COVID-19 mai devreme de câțiva ani. Cu toate acestea, este prea devreme în această etapă să se

[44] Potrivit ECDC, având în vedere că acum există sisteme dedicate de supraveghere pentru COVID-19, măsuri ample de sănătate publică în vigoare, precum și o testare continuă și trasabilitatea contactelor la nivel de populație, țările ar trebui să fie mai bine pregătite pentru a preveni și controla orice nouă creștere a numărului de cazuri.

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

[46] A se vedea nota de subsol nr. 15 - Propunerea de recomandare a Consiliului privind o abordare coordonată cu privire la restrângerea liberei circulații ca răspuns la pandemia de COVID-19.

concluzioneze dacă reducerile de capacitate vor continua și după 2021 la niveluri la fel de semnificative.

Restricțiile naționale și necoordonate impuse pasagerilor și zborurilor către/dinspre anumite destinații, cerințele de carantină, măsurile sanitare ce permit să se călătorească în condiții de siguranță și încrederea consumatorilor vor fi factori esențiali pentru viteza de redresare a traficului aerian.

Din cauza persistenței pandemiei de COVID-19 și a impactului său asupra traficului aerian, este de așteptat ca transportatorii aerieni să se confrunte în continuare cu probleme de lichiditate în 2021 ceea ce ar putea duce la suspendarea sau la revocarea licenței lor de operare. Se așteaptă de asemenea ca, în 2021, să prevaleze condițiile dificile de piață din sectorul handlingului la sol și ca acestea să agraveze și mai mult situația financiară a furnizorilor de servicii de handling la sol, apărând riscul unor noi falimente. Astfel, este probabil ca întreruperea furnizării de servicii de handling la sol și dificultățile de obținere a accesului la finanțare întâmpinate de furnizorii de servicii de handling la sol să persiste și în 2021.

Sunt prin urmare îndeplinite condițiile pentru prelungirea printr-un act delegat a măsurilor prevăzute la articolul 9 alineatul (1b) referitoare la licențele temporare și la articolul 24a alineatul (3) în privința serviciilor de handling la sol care expiră, pentru moment, la 31 decembrie 2020.

Având în vedere cele de mai sus, dată fiind expirarea măsurilor la 31 decembrie 2020 și având în vedere faptul că ele sunt în continuare necesare, în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 9 alineatul (1b) și la articolul 24a alineatul (3), Comisia va prelungi, printr-un act delegat, derogările referitoare la **licențele de operare** și la **selectarea furnizorilor de servicii de handling la sol** până la 31 decembrie 2021.

În ceea ce privește actuala derogare privind prelungirea **valabilității contractelor de servicii de handling la sol**, care permite prelungirea contractelor până la 31 decembrie 2022, și pe baza puținelor date colectate pe termen lung disponibile, Comisia nu consideră că, în acest stadiu, sunt îndeplinite condițiile pentru prelungirea acestei derogări după sfârșitul anului 2022. Cu toate acestea, Comisia va continua să monitorizeze situația îndeaproape.

În ceea ce privește posibilitatea statelor membre de a lua **măsuri de urgență prin care refuză, limitează sau impun condiții privind exercitarea drepturilor de trafic** pentru a răspunde pandemiei de COVID-19, pe baza dovezilor disponibile cu privire la evoluția pandemiei și a cunoștințelor despre riscul de transmitere a bolii, astfel de măsuri nu mai sunt necesare având în vedere că există alte măsuri mai adecvate de limitare a răspândirii bolii, precum măsuri de sănătate și sanitare eficace, și având în vedere articolul 21 din Regulamentul privind serviciile aeriene. Prin urmare, nu este îndeplinită condiția prevăzută la articolul 21a alineatul (4) pentru a prelungi măsura printr-un act delegat după 31 decembrie 2020, iar perioada de valabilitate actuală nu va fi prelungită.

Comisia va continua să monitorizeze situația din sectorul aviației și este pregătită să aibă în vedere și alte măsuri, acolo unde se justifică, pentru a gestiona criza și pentru a contribui la redresarea acestui sector.