ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.9.2020
COM(2020) 558 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σύμφωνα με το άρθρο 10α παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/459 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 2
2. ΠΡΩΤΟΦΑΝΗΣ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ 3
   α) Μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας κατά την περίοδο μεταξύ 2019 και 2020 (αντίστοιχη περίοδος) 3
   β) Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας οφείλεται στην επιδημική έξαρση της νόσου COVID-19 5
   γ) Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας είναι πιθανό να συνεχιστεί στο ορατό μέλλον 7
3. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΒΕΛΤΙΣΤΗΣ ΔΥΝΑΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ... 9
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 12

1. Εισαγωγή

Από τις αρχές του 2020 η πανδημία COVID-19 είχε σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στις αεροπορικές μεταφορές στην Ευρώπη και παγκοσμίως. Τον Ιούνιο του 2020 η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA) ανακοίνωσε ότι οι αεροπορικές εταιρείες αναμένεται να υποστούν το 2020 πρωτοφανείς καθαρές απώλειες ύψους 83,4 δισ. USD (καθαρό περιθώριο 3,2 %)[1]. Οι συνεπαγόμενοι μέτρα προστασίας στον τομέα της υγείας και οι περιορισμοί στις μετακινήσεις που επέβαλαν τα κράτη μέλη της ΕΕ και τρίτες χώρες για την αντιμετώπιση της πανδημίας έχουν συρρικνώσει σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση και την εμπιστοσύνη των καταναλωτών, γεγονός που επέφερε, με τη σειρά του, μια πρωτοφανή και διαρκή πτώση της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση[2]. Ο αριθμός των πτήσεων που εκτελούνται στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο μειώθηκε έως και κατά 90 % κατά την περίοδο Μαρτίου-Απριλίου του 2020 σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2019[3]. Την 1η Μαρτίου 2020 διακινήθηκαν στους αερολιμένες της Ευρώπης περισσότεροι από 5 εκατομμύρια επιβάτες, ωστόσο, ο αριθμός αυτός είχε μειωθεί έως τις 31 Μαρτίου 2020 σε μόλις 174 000 επιβάτες (πτώση κατά -97,1 % σε σύγκριση με την ίδια ημέρα του 2019). Στις 26 Ιουλίου 2020 το ποσοστό αυτό ανήλθε στο -72 % σε σύγκριση με την ίδια ημέρα του 2019[4].

Στις 30 Μαρτίου 2020, η ΕΕ εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/459 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 (κανονισμός για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης) ώστε να παρασχεθεί στις αεροπορικές εταιρείες απαλλαγή από τον λεγόμενο κανόνα «απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης». Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης, σε συνδυασμό με το άρθρο 10 παράγραφος 2, οι αερομεταφορείς πρέπει να χρησιμοποιούν τουλάχιστον το 80 % της σειράς των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που τους έχουν χορηγηθεί, διαφορετικά χάνουν την ιστορική προτεραιότητα για τους συγκεκριμένους διαθέσιμους χρόνους χρήσης. Η τροποποίηση αίρει την απαίτηση χρήσης για ένα μέρος της χειμερινής περιόδου προγραμματισμού των δρομολογίων 2019/2020 και για τη θερινή περίοδο προγραμματισμού των δρομολογίων 2020, δηλαδή έως τις 24 Οκτωβρίου 2020. Σκοπός της τροποποίησης ήταν η προστασία της οικονομικής ευρωστίας των αερομεταφορέων και η αποτροπή των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις άδειες ή σε μεγάλο βαθμό άδειες πτήσεις που θα εκτελούνται απλώς και μόνο για τη διατήρηση των υποκείμενων διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες. Η τροποποίηση παρέχει τη δυνατότητα στην Επιτροπή έως τις 2 Απριλίου 2021 να παρατείνει τη διάρκεια ισχύος της απαλλαγής μέσω μίας ή περισσότερων κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 10α παράγραφος 5 του κανονισμού για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί συνεχώς την εναέρια κυκλοφορία και την κατάσταση της νόσου COVID-19 με γνώμονα τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 10α παράγραφος 4, και συγκεκριμένα τα εξής:

---

[1] Economic Performance of the Airline Industry, Ιούνιος 2020.

[2] Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας κήρυξε «έκτακτη κατάσταση διεθνούς ενδιαφέροντος στον τομέα της δημόσιας υγείας» στις 30 Ιανουαρίου και πανδημία στις 11 Μαρτίου: https://www.who.int/news-room/detail/30-01-2020-statement-on-the-second-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-novel-coronavirus-(2019-ncov) και https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020

[3] https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-04/draft-performance-review-report-prr2019.pdf· κατακόρυφη πτώση σημείωσαν και οι εμπορευματικές μεταφορές: η IATA ανέφερε μείωση 27,7 % στα παγκόσμια τονοχιλιόμετρα φορτίου κατά την περίοδο μεταξύ Απριλίου του 2019 και Απριλίου του 2020 (Alan Dron, Aviation Daily, 4 Ιουνίου 2020).

[4] https://www.aci-europe.org/european-airports-passenger-traffic-1-march-26-july-2020

- μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας κατά την περίοδο μεταξύ του 2019 και του 2020 (αντίστοιχη περίοδος)·
- η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας οφείλεται στην έξαρση της νόσου COVID-19·
- η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας είναι πιθανό να συνεχιστεί στο ορατό μέλλον.

Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο, με βάση τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει συνοπτική έκθεση σχετικά με το εν λόγω θέμα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2020 και, εάν είναι αναγκαίο, να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την παράταση της διάρκειας ισχύος της απαλλαγής.

Η εν λόγω συνοπτική έκθεση αξιολογεί την κατάσταση με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώνονται από τη EUROCONTROL —και προέρχονται από δείγμα των αεροπορικών εταιρειών που αντιπροσωπεύουν το 70 % της συνολικής κυκλοφορίας στην ΕΕ, των συντονιστών των διαθέσιμων χρόνων χρήσης και των πρακτορείων ταξιδίων— και τις πληροφορίες που προέρχονται από το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC), τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ) και τα κράτη μέλη και αφορούν την επιδημιολογική κατάσταση και πρόβλεψη, καθώς και τα μέτρα ανάσχεσης που έχουν ληφθεί.

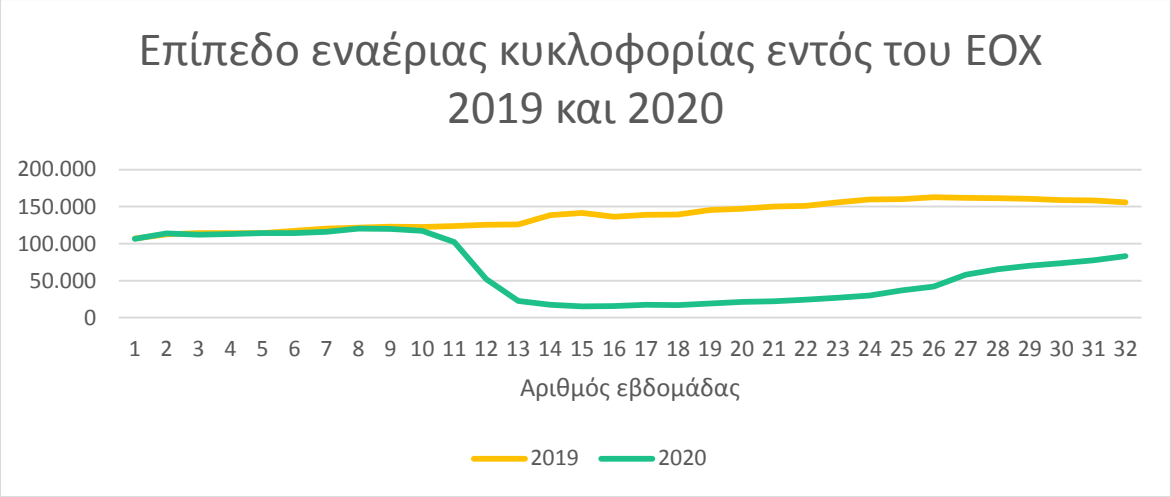
2. Πρωτοφανής μείωση της εναέριας κυκλοφορίας

α) Μείωση του επιπέδου της εναέριας κυκλοφορίας κατά την περίοδο μεταξύ 2019 και 2020 (αντίστοιχη περίοδος)

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

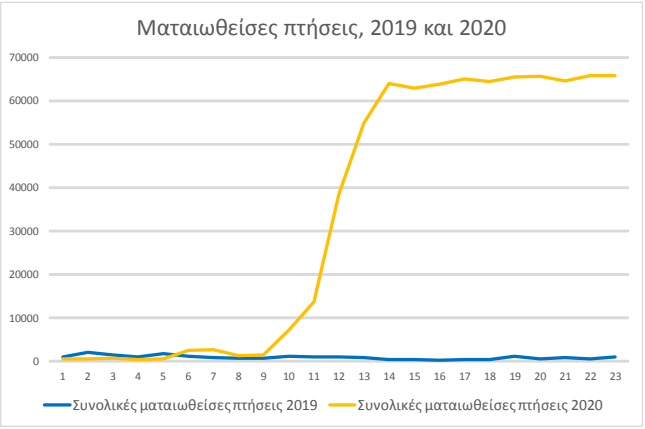
Σύμφωνα με τα στοιχεία του Eurocontrol, η έναρξη της μείωσης της κυκλοφορίας στον ΕΟΧ τοποθετείται στην 11η εβδομάδα, με πτώση της τάξης του 17 % σε σύγκριση με την ίδια εβδομάδα του 2019. Αυτή η πτωτική πορεία συνεχίστηκε με ταχείς ρυθμούς, σημειώνοντας μείωση κατά 59 % και 82 % σε σύγκριση με τη 12η και τη 13η εβδομάδα του 2019 αντίστοιχα. Τα χαμηλότερα ποσοστά καταγράφηκαν τη 15η και τη 16η εβδομάδα (μείωση κατά 89 %). Στη συνέχεια, παρότι η κυκλοφορία άρχισε να αυξάνεται σταδιακά, στις 22 Ιουνίου 2020 (26η εβδομάδα) εξακολουθούσε να αντιστοιχεί μόνο στο 26 % του επιπέδου του 2019, παρουσιάζοντας μείωση της κυκλοφορίας κατά 74 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Έως τα μέσα Αυγούστου του 2020 η κυκλοφορία παρέμενε σε χαμηλά επίπεδα, και συγκεκριμένα στο -47 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2019.

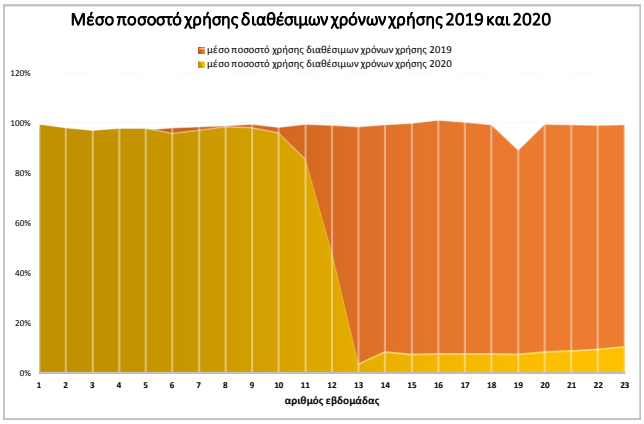
Διάγραμμα 1.1



(πηγή: Eurocontrol)

Εξαιτίας της πτώσης της κυκλοφορίας μειώθηκε απότομα το ποσοστό χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (διάγραμμα 1.3) και αυξήθηκαν ραγδαία οι ακυρώσεις πτήσεων (διάγραμμα 1.2) συγκριτικά με την ίδια περίοδο του 2019. Μετά την 11η εβδομάδα παρατηρείται απότομη μείωση της χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης, η οποία σταθεροποιήθηκε σε πολύ χαμηλά επίπεδα από τη 14η εβδομάδα και μετέπειτα και παραμένει σε ποσοστό κάτω του 20 %. Οι ακυρώσεις πτήσεων άρχισαν να αυξάνονται από την 9η εβδομάδα και από την 11η εβδομάδα και μετά συνεχίστηκαν με ταχύτερο ρυθμό αύξησης.





Διαγράμματα 1.2 και 1.3

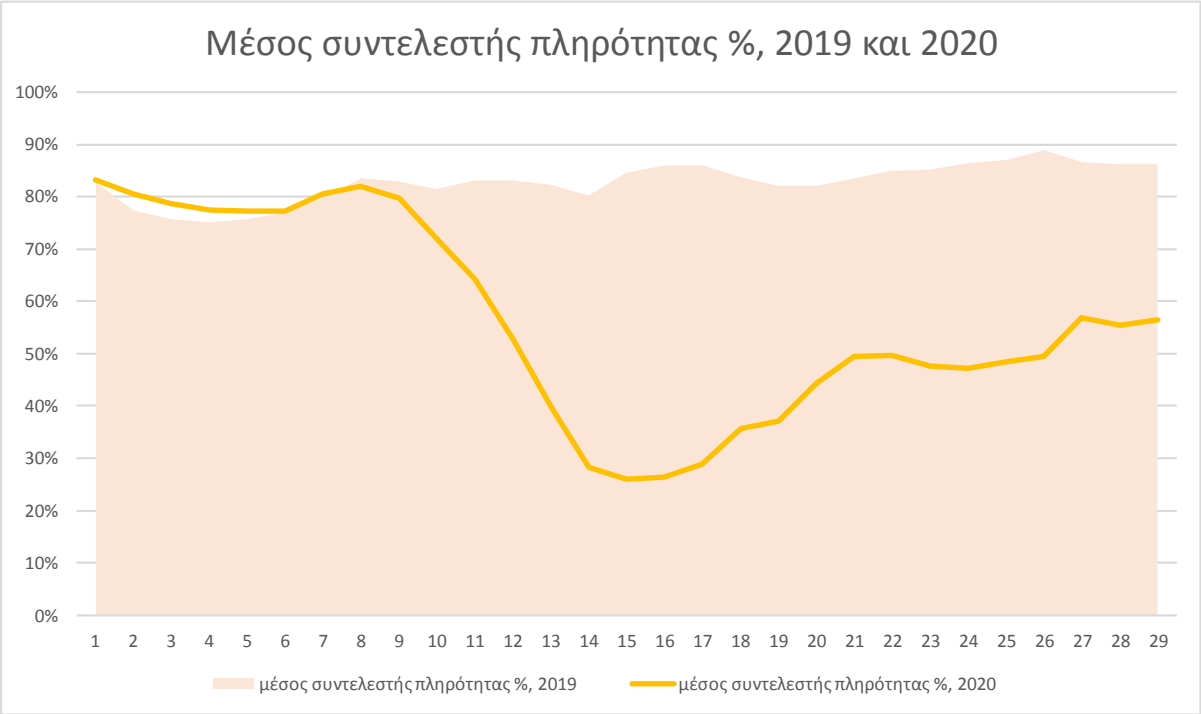
Πηγή (διαγράμματα 1.2 και 1.3): Στοιχεία που συγκέντρωσε η Επιτροπή από τους αερομεταφορείς[5]

Στο μεταξύ, ο μέσος συντελεστής πληρότητας για τους 10 ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς που υπέβαλαν στοιχεία στην Επιτροπή σημείωσε πτώση από το 80 % την 9η εβδομάδα στο 26 % τη

[5] 9 μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς (παραδοσιακοί, χαμηλού κόστους και περιφερειακοί αερομεταφορείς) υπέβαλαν στην Επιτροπή το σύνολο δεδομένων σχετικά με τη χρησιμοποίηση του διαθέσιμου χρόνου χρήσης. Τα αριθμητικά στοιχεία αφορούν τον αριθμό των διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε σύγκριση με τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που διατηρούνταν πριν από την έναρξη της περιόδου (ιστορική ημερομηνία αναφοράς). 10 μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς (παραδοσιακοί, χαμηλού κόστους και περιφερειακοί αερομεταφορείς) υπέβαλαν στην Επιτροπή το σύνολο δεδομένων σχετικά με τις ακυρωθείσες πτήσεις.

15η εβδομάδα. Εκτός από το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς εκτελούν λιγότερες πτήσεις, παραμένουν επίσης σε χαμηλό επίπεδο και οι κρατήσεις θέσεων για τις περιορισμένες πτήσεις που εξακολουθούν να εξυπηρετούνται. Έως την 23η εβδομάδα, κατά την οποία επαναλειτούργησε σε σημαντικό βαθμό η ενδοενωσιακή εναέρια κυκλοφορία, ο μέσος συντελεστής πληρότητας επανήλθε στο 44 % και στα μέσα Αυγούστου αυξήθηκε στο 56 %. Κατά την ίδια εβδομάδα του 2019, ο μέσος συντελεστής πληρότητας των ίδιων αερομεταφορέων κυμαινόταν μεταξύ του 75 % (4η εβδομάδα) και του 89 % (26η εβδομάδα).

Διάγραμμα 1.4



Πηγή: Στοιχεία που συγκέντρωσε η Επιτροπή από τους αερομεταφορείς[6]

β) Η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας οφείλεται στην επιδημική έξαρση της νόσου COVID-19

Η νόσος COVID-19 εξαπλώθηκε σε ολόκληρη την υφήλιο με κρούσματα και στις πέντε ηπείρους. Μολονότι ο ΠΟΥ και το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) δεν θεωρούν τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο αντιμετώπισης μιας πανδημίας, τόσο ο ΠΟΥ, σε συνεργασία με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), όσο και το ECDC άφησαν να εννοηθεί ότι οι βραχυπρόθεσμοι ταξιδιωτικοί περιορισμοί μπορούν να συμβάλουν στην ανάσχεση της έξαρσης της νόσου[7]. Πολλές χώρες έλαβαν μέτρα για την αντιμετώπιση της έξαρσης της νόσου COVID-19 με τη θέσπιση απαγορεύσεων των πτήσεων και ταξιδιωτικών

[6] 10 μεγάλοι ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς (παραδοσιακοί, χαμηλού κόστους και περιφερειακοί αερομεταφορείς) υπέβαλαν στην Επιτροπή το σύνολο δεδομένων σχετικά με τους συντελεστές πληρότητας.

[7] 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

περιορισμών, ορισμένοι από τους οποίους εξακολουθούν να ισχύουν και σήμερα[8]. Η κατάσταση αυτή έχει σημαντικές επιπτώσεις στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, δεδομένου ότι οι περιορισμοί που επιτρέπουν μόνο τα «αναγκαία ταξίδια» αναχαιτίζουν τη ζήτηση σε τέτοιον βαθμό ώστε να μην είναι πλέον δυνατή, από πλευράς εμπορικής εκμετάλλευσης, η εξυπηρέτηση των περισσότερων δρομολογίων[9].

Οι απαγορεύσεις ενδοενωσιακών πτήσεων αιτιολογούνται από τα κράτη μέλη ως μέτρο ανάσχεσης της εξάπλωσης της νόσου COVID-19, με βάση ανησυχίες ότι τα μέτρα που έλαβαν ορισμένες χώρες δεν έχουν αποδειχθεί αρκετά αποτελεσματικά, καθώς και με βάση τα στατιστικά στοιχεία του ΠΟΥ και του ECDC σχετικά με τον αριθμό των νέων κρουσμάτων[10]. Το πεδίο εφαρμογής των απαγορεύσεων όσον αφορά τις μετακινήσεις και τις πτήσεις παρουσιάζει διαφοροποιήσεις[11]. Για τους σκοπούς της προώθησης της αδιάκοπης λειτουργίας των εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση των εμπορευματικών αερομεταφορών κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19[12]. Η αποκορύφωση των απαγορεύσεων πτήσεων μεταξύ κρατών μελών καταγράφηκε κατά την περίοδο μεταξύ της 20ής Μαρτίου και της 26ης Μαρτίου 2020, κατά τη διάρκεια της οποίας επέβαλαν απαγορεύσεις πτήσεων 20 κράτη μέλη[13]. Μετά την παρέλευση της περιόδου αυτής σημειώθηκε σταδιακή μείωση: στις 31 Μαρτίου ίσχυαν απαγορεύσεις πτήσεων σε 16 κράτη μέλη και στις 6 Απριλίου ίσχυαν σε 14 κράτη μέλη. Σύμφωνα με στοιχεία της 7ης Ιουλίου, 7 κράτη μέλη εξακολουθούσαν να εφαρμόζουν απαγορεύσεις πτήσεων προς περιορισμένο αριθμό χωρών με υψηλότερο ποσοστό κρουσμάτων της νόσου COVID-19[14].

Όσον αφορά τις πτήσεις εκτός της ΕΕ, στις 16 Μαρτίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση[15] με την οποία συνιστούσε τον προσωρινό περιορισμό των μη ουσιωδών μετακινήσεων από τρίτες χώρες προς τον χώρο ΕΕ+[16] για έναν μήνα. Στις 17 Μαρτίου 2020 οι αρχηγοί κρατών ή κυβερνήσεων της ΕΕ συμφώνησαν να εφαρμόσουν τον προσωρινό περιορισμό των μη ουσιωδών μετακινήσεων. Τα τέσσερα συνδεδεμένα κράτη Σένγκεν έθεσαν επίσης σε εφαρμογή τον συγκεκριμένο περιορισμό. Έκτοτε, η διάρκεια ισχύος του περιορισμού αυτού παρατάθηκε αρκετές φορές.

Πέραν του κανονιστικού περιβάλλοντος, η εμπιστοσύνη των καταναλωτών αποτελεί βασικό παράγοντα σχετικό με την πανδημία, ο οποίος έχει αντίκτυπο στα επίπεδα της κυκλοφορίας και υποδηλώνει την ύπαρξη διασύνδεσης μεταξύ της μείωσης της εναέριας κυκλοφορίας και της

---

[8] Όσον αφορά τους μακροπρόθεσμους ταξιδιωτικούς περιορισμούς, κατά κανόνα παύουν να είναι αποτελεσματικοί όταν εφαρμόζονται μέτρα ανάσχεσης.

[9] Όπως καταδεικνύεται από την πτώση της κυκλοφορίας που περιγράφεται στο τμήμα α και τον λόγο για τον οποίο θεσπίστηκε αρχικά η απαλλαγή.

[10] Ο ICAO επιβάλλει την υποχρέωση κοινοποίησης στον ΠΟΥ των ταξιδιωτικών περιορισμών που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Στην ΕΕ, σύμφωνα με τον κανονισμό 1008/2008, οι απαγορεύσεις πτήσεων εντός του ΕΟΧ επιβάλλεται να κοινοποιούνται στα άλλα κράτη μέλη και στην Επιτροπή. Οι απαγορεύσεις αυτές πρέπει να είναι αναλογικές, να μην εισάγουν διακρίσεις και να είναι αιτιολογημένες.

[11] Οι απαγορεύσεις μπορούν να απευθύνονται είτε σε μεμονωμένο κράτος μέλος είτε σε πολλά κράτη μέλη, να αφορούν όλες τις πτήσεις ή όλες τις πτήσεις πλην των πτήσεων επαναπατρισμού, εμπορευματικών μεταφορών, κρατικών πτήσεων κ.λπ.

[12] Κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: Διευκόλυνση των εμπορευματικών αερομεταφορών κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19, εκδόθηκε στις 26 Μαρτίου 2020.https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1597918301932&uri=CELEX%3A52020XC0327%2803%29

[13] Οι περιορισμοί θα μπορούσαν επίσης να περιλαμβάνουν απαγορεύσεις πτήσεων από/προς χώρες εκτός του ΕΟΧ.

[14] Πληροφορίες σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση των απαγορεύσεων πτήσεων είναι διαθέσιμες στην ακόλουθη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en?modes=3845&category=3800

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

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

έξαρσης της νόσου COVID-19. Δεν υπάρχουν ακόμα αρκετά στοιχεία σχετικά με το θέμα αυτό. Η Κεντρική Στατιστική Υπηρεσία της Ιρλανδίας διεξήγαγε έρευνα σχετικά με την εμπιστοσύνη των επιβατών στις αεροπορικές μετακινήσεις. Σχεδόν τέσσερις στους πέντε (78,0 %) συμμετέχοντες στην έρευνα ανέφεραν ότι αισθάνονται «άβολα» ή «πολύ άβολα» με την προοπτική να πραγματοποιήσουν διεθνές αεροπορικό ταξίδι[17].

Από τις εκθέσεις που δημοσιεύει ανά τακτά χρονικά διαστήματα ο ΙΑΤΑ προκύπτει ότι, κατ' έτος, από τον Φεβρουάριο του 2020 οι κρατήσεις θέσεων σημείωσαν πτώση με αυξανόμενο ρυθμό έως τα μέσα Απριλίου. Έκτοτε έχουν ανακτηθεί έως κάποιον βαθμό, ωστόσο παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα, καταγράφοντας πτώση κατά 82 % από το τέλος Ιουνίου του 2020. Φαίνεται ότι υπάρχει συσχέτιση μεταξύ της αύξησης των νέων κρουσμάτων και της μείωσης των κρατήσεων θέσεων[18]. Επιπλέον, ο ΙΑΤΑ έχει αναθέσει τη διεξαγωγή τακτικών ερευνών σχετικά με την εμπιστοσύνη των επιβατών μετά την έξαρση της νόσου COVID-19. Τον Απρίλιο, περίπου το 60 % των συμμετεχόντων στην έρευνα ανέφεραν ότι είναι πιθανόν να ξεκινήσουν εκ νέου τα ταξίδια μετά την παρέλευση μερικών μηνών από την υποχώρηση της πανδημίας. Τον Ιούνιο το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 45 %. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα δήλωσαν ότι θα περίμεναν έξι μήνες έως ένα έτος προτού ξεκινήσουν εκ νέου τα ταξίδια. Κατά συνέπεια, η έλλειψη εμπιστοσύνης εκ μέρους των καταναλωτών αναμένεται να συνεχιστεί και κατά τους επόμενους μήνες.

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

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

Υπό τις παρούσες συνθήκες είναι δύσκολο να γίνουν αξιόπιστες προβλέψεις όσον αφορά την εξέλιξη των επιπέδων της κυκλοφορίας. Σύμφωνα με σενάρια του EUROCONTROL[19] (σε συνάρτηση με τη συντονισμένη[20] ή μη συντονισμένη προσέγγιση ως προς την ανάκαμψη αντίστοιχα), εκτιμάται ότι, στο πλαίσιο της πλέον αισιόδοξης, συντονισμένης προσέγγισης, τα επίπεδα της εναέριας κυκλοφορίας θα αυξηθούν σταδιακά από το χαμηλότερο επίπεδό τους τον Απρίλιο του 2020 σε μείωση 50 % τον Αύγουστο του 2020 σε σύγκριση με τον Αύγουστο του 2019 και σε μείωση 15 % τον Φεβρουάριο του 2021 σε σύγκριση με τον Φεβρουάριο του 2020. Σύμφωνα με τις οικονομικές προβλέψεις του ΙΑΤΑ, από τις 30 Ιουλίου αναμένεται ότι τα επιβατοχιλιόμετρα εσόδων (ΕΧΕ)[21] θα μειωθούν κατά ποσοστό ελαφρώς άνω του 60 % το 2020 σε σύγκριση με το 2019, και ότι τα επίπεδα προ της νόσου COVID-19 δεν πρόκειται να επανέλθουν πριν από το 2024[22].

---

[17] https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions/ Επισημαίνεται ότι η Ιρλανδία έχει επιβάλει καραντίνα σε όλους τους ταξιδιώτες διεθνών πτήσεων που εισέρχονται στην Ιρλανδία. Το μέτρο αυτό έχει αντίκτυπο στον τρόπο με τον οποίο το κοινό αντιλαμβάνεται την ασφάλεια των αεροπορικών μετακινήσεων.

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

[19] https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-04/eurocontrol-aviation-recovery-factsheet-27042020.pdf

[20] Το σενάριο «συντονισμένων μέτρων» βασίζεται στην προϋπόθεση της υιοθέτησης κοινής προσέγγισης όσον αφορά την εφαρμογή επιχειρησιακών διαδικασιών και την άρση των εθνικών περιορισμών. Το σενάριο «μη συντονισμένων μέτρων» βασίζεται στην παραδοχή μη υλοποίησης της εν λόγω κοινής προσέγγισης.

[21] Επιβατοχιλιόμετρα εσόδων: το άθροισμα των γινομένων που προκύπτουν από τον πολλαπλασιασμό του αριθμού των επιβατών που καταβάλλουν ναύλο και μεταφέρονται σε κάθε στάδιο πτήσης επί την απόσταση του σταδίου. Ο αριθμός που προκύπτει ισούται με τον αριθμό των χιλιομέτρων που διανύουν όλοι οι επιβάτες που καταβάλλουν ναύλο. https://ext.eurocontrol.int/lexicon/index.php/Revenue_passenger-kilometres

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

Οι παράγοντες που θα έχουν αντίκτυπο στον τρόπο με τον οποίο θα εξελιχθούν τα επίπεδα της εναέριας κυκλοφορίας είναι οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί, ο τρόπος κράτησης θέσεων των καταναλωτών και τα κανονιστικά υγειονομικά μέτρα που επιβλήθηκαν στον κλάδο. Συνδέονται στενά με την πιθανότητα επανεμφάνισης κρουσμάτων και την απουσία μέχρι στιγμής εμβολίου. Όλες οι προβλέψεις χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό αβεβαιότητας.

Όσον αφορά τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς, όπως περιγράφεται στο τμήμα β, ο αριθμός των απαγορεύσεων ενδοενωσιακών πτήσεων παρουσιάζει επί του παρόντος πτωτική πορεία. Η Επιτροπή συνέστησε στα κράτη μέλη του χώρου Σένγκεν και στα συνδεδεμένα κράτη Σένγκεν να άρουν έως τις 15 Ιουνίου 2020 τους ελέγχους που διεξάγονται στα εσωτερικά σύνορα, εξέλιξη που είχε ως αποτέλεσμα την άνοδο της επιβατικής κίνησης των τακτικών εμπορικών δρομολογίων (βλέπε διάγραμμα 1.1). Από την 1η Ιουλίου μια σύσταση του Συμβουλίου τάχθηκε υπέρ της έγκρισης μη αναγκαίων ταξιδιών από και προς έναν αρχικό κατάλογο τρίτων χωρών ο οποίος θα επανεξετάζεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Ωστόσο, παρότι αναμένεται συνεχής βελτίωση της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη θερινή περίοδο λόγω της άρσης των περιορισμών, ένα δεύτερο κύμα κρουσμάτων, όπως παρατηρήθηκε στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας και σε αρκετές τοποθεσίες στην ΕΕ, μπορεί να οδηγήσει σε νέα μείωση της εναέριας κυκλοφορίας. Πράγματι, μολονότι παρατηρείται πτωτική τάση όσον αφορά τις επιπτώσεις της νόσου στην Ευρώπη συνολικά[23], εξακολουθεί να καταγράφεται μετάδοση στην κοινότητα στις περισσότερες χώρες της ΕΕ/του ΕΟΧ, ενώ ορισμένες από αυτές βρίσκονται αντιμέτωπες με την επανεμφάνιση κρουσμάτων ή μεγάλων εξάρσεων σε τοπικό επίπεδο[24]. Διαπιστώνεται επίσης ιστορικό προηγούμενο όσον αφορά την εκδήλωση της πανδημίας σε διάφορα κύματα. Η κατάσταση αυτή μπορεί να οδηγήσει σε εκ νέου επιβολή απαγορεύσεων και μείωση της εναέριας κυκλοφορίας.

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

Τα στοιχεία σχετικά με τις κρατήσεις επιβατών καταδεικνύουν ότι οι μηνιαίες κρατήσεις θέσεων έως τον Μάρτιο του 2021 εξακολουθούν να είναι πολύ χαμηλότερες σε σύγκριση με τις κρατήσεις που

---

[23] 25η εβδομάδα/2020 — https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19/surveillance/weekly-surveillance-report

[24] https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/RRA-Resurgence-of-reported-cases-of-COVID-19-in-the-EU-EEA.pdf. Σε πολλές χώρες, η καμπύλη των καταγεγραμμένων κρουσμάτων παρουσιάζει εκ νέου ανοδική τάση (για παράδειγμα, Πορτογαλία, Σουηδία, Κροατία, Λουξεμβούργο).

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

είχαν πραγματοποιηθεί τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους. Παρότι οι ενδοενωσιακές κρατήσεις θέσεων άρχισαν να αυξάνονται για τη θερινή περίοδο του 2020, φαίνεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες δεν είναι σε θέση να φθάσουν στο επίπεδο των προηγούμενων ετών λόγω του γεγονότος ότι δεν πραγματοποιήθηκαν κρατήσεις επί τρεις μήνες. Απομένει να διαπιστωθεί αν η ζήτηση αυτή έχει χαθεί ή αν μπορεί ακόμη να ανακτηθεί όσο πλησιάζει η ημερομηνία των δρομολογίων που θα εκτελεστούν προς το τέλος της περιόδου[26]. Τα ποσοστά κρατήσεων θέσεων για πτήσεις εκτός της ΕΕ είναι ακόμη χαμηλότερα.

Όσον αφορά άλλα κανονιστικά μέτρα στον τομέα της υγείας, στο πλαίσιο της στρατηγικής εξόδου εφαρμόζονται επί του παρόντος υγειονομικά μέτρα στην αεροπορικό κλάδο, όπως τα μέτρα που βασίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA)/του ECDC[27]. Τα μέτρα κοινωνικής αποστασιοποίησης και απολύμανσης χώρων ενδέχεται να μειώσουν τον αριθμό των επιβατών και των πτήσεων που μπορούν να εξυπηρετήσουν οι αερολιμένες σε σύγκριση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν από την έξαρση της νόσου. Είναι πιθανό να μειώσουν προσωρινά ή μόνιμα την πραγματική χωρητικότητα των αερολιμένων (και κατά συνέπεια τον αριθμό των διαθέσιμων χρόνων χρήσης) σε σχέση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν από τη νόσο COVID-19.

Ως εκ τούτου, οι αεροπορικές εταιρείες αυξάνουν σταδιακά μόνο την προσφερόμενη χωρητικότητα στην αγορά, εξυπηρετώντας συνήθως σημαντικό αριθμό δρομολογίων σε σύγκριση με το 2019, αν και με πολύ μικρότερη συχνότητα και, κατ' επέκταση, με μειωμένο ποσοστό χρησιμοποίησης της σειράς διαθέσιμων χρόνων χρήσης.

Από τα προαναφερόμενα συνάγεται ότι τα επίπεδα της εναέριας κυκλοφορίας το 2020 δεν πρόκειται να επανέλθουν στα επίπεδα του 2019. Οι προοπτικές για την περίοδο μετά το 2020 είναι ιδιαιτέρως αβέβαιες, ωστόσο, η τάση επανεμφάνισης κρουσμάτων και η ανάγκη διατήρησης των υγειονομικών μέτρων περιορισμού της εξάπλωσης της νόσου υποδηλώνουν ότι η εναέρια κυκλοφορία δεν πρόκειται να φθάσει σύντομα στα επίπεδα του 2019.

3. Διατήρηση της βέλτιστης δυνατής χρήσης της χωρητικότητας των αερολιμένων

Από τη χρονική στιγμή που θεσπίστηκε η απαλλαγή από την εφαρμογή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, η Επιτροπή βρίσκεται σε στενή επαφή με τις κυριότερες ομάδες ενδιαφερομένων μερών, τις αεροπορικές εταιρείες, τους αερολιμένες και τους συντονιστές των διαθέσιμων χρόνων χρήσης για την παρακολούθηση της εφαρμογής του μέτρου. Από τις επαφές αυτές προκύπτει ότι το μέτρο παρουσιάζει ορισμένες ελλείψεις.

Πρόωρη επιστροφή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης

---

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

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

Το άρθρο 10α παράγραφος 3 του κανονισμού για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης, όπως διατυπώνεται στην έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/459, προβλέπει για την εφαρμογή της απαλλαγής βάσει του εν λόγω άρθρου την προϋπόθεση ότι ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας έχει θέσει τους αχρησιμοποίητους διαθέσιμους χρόνους χρήσης στον συντονιστή για ανακατανομή σε άλλους αερομεταφορείς. Παρότι η αιτιολογική σκέψη 7 αναφέρεται στην έννοια των μεταφορέων που ενεργούν «χωρίς καθυστέρηση», το άρθρο 10α παράγραφος 3 δεν ορίζει συγκεκριμένη προθεσμία. Με επιστολή της 16ης Απριλίου 2020 προς τις αεροπορικές εταιρείες, τους αερολιμένες και τους συντονιστές διαθέσιμων χρόνων χρήσης, οι υπηρεσίες της Επιτροπής παρότρυναν θερμά τους μεταφορείς να επιστρέφουν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την αρχικά προγραμματισμένη ημέρα εκτέλεσης. Σκοπός ήταν να διαφυλαχθεί πλήρως ο στόχος της απαλλαγής, με τη βελτιστοποίηση παράλληλα της χρήσης της χωρητικότητας των αερολιμένων, όπου αυτό είναι δυνατόν. Οι αερομεταφορείς που επιστρέφουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε αρκετά πρώιμο στάδιο δεν θα χάσουν τα ιστορικά τους δικαιώματα, αλλά ταυτόχρονα δεν θα σπαταληθεί άσκοπα η χωρητικότητα των αερολιμένων. Η σχετική πείρα που έχει αποκτηθεί καταδεικνύει τα οφέλη αυτής της πρακτικής. Για παράδειγμα, δόθηκε η δυνατότητα στις εμπορευματικές αερομεταφορές να χρησιμοποιήσουν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που είχαν επιστραφεί από αερομεταφορείς και που θα είχαν χρησιμοποιηθεί κανονικά για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών. Διάφορες αεροπορικές εταιρείες που υποβάλλουν σχόλια και παρατηρήσεις στην Επιτροπή δήλωσαν ότι είχαν τη δυνατότητα να ζητήσουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης από το κοινό σύστημα εκμετάλλευσης χωρίς δυσκολία και να προσφέρουν υπηρεσίες σε διαφορετικές χρονικές περιόδους ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, για νέα δρομολόγια.

Η Ένωση Συντονιστών Ευρωπαϊκών Αερολιμένων (European Airport Coordinators Association, EUACA) παρακολούθησε την πρακτική της επιστροφής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης και τον χρονισμό τους σε διάφορους αερολιμένες[28]. Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν καταδεικνύουν πολύ καθυστερημένες ακυρώσεις και επιστροφές διαθέσιμων χρόνων χρήσης, λιγότερο από μία εβδομάδα νωρίτερα, κυρίως από αεροπορικές εταιρείες για τακτικές πτήσεις που είχαν προγραμματιστεί τον Μάρτιο. Σταδιακά, οι αερομεταφορείς άρχισαν να επιστρέφουν νωρίτερα τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης και, έως τα μέσα Ιουνίου του 2020, η πλειονότητα των διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους επιλεγμένους αερολιμένες είχαν επιστραφεί 3 εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία εκτέλεσης των δρομολογίων ή και νωρίτερα. Ωστόσο, ένα σημαντικό ποσοστό των διαθέσιμων χρόνων χρήσης (34,6 %) επιστράφηκαν αργότερα[29].

Ενώ για τις εμπορευματικές αερομεταφορές τα ενδιαφερόμενα μέρη ανέφεραν εν γένει ότι τα συγκεκριμένα δρομολόγια θα μπορούσαν να προγραμματιστούν λίγο νωρίτερα, όσον αφορά τις εμπορικές επιβατικές πτήσεις, επικράτησε ευρεία συναίνεση ως προς το ότι απαιτείται περισσότερος χρόνος για τον προγραμματισμό τους. Από τη μία πλευρά, το στοιχείο αυτό υποδηλώνει ότι εάν οι αεροπορικές εταιρείες επιστρέφουν με συνέπεια τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης εγκαίρως, είναι πιθανό περισσότερες αεροπορικές εταιρείες να μπορούν να προγραμματίσουν και να χρησιμοποιήσουν τους εν λόγω διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε προσωρινή βάση για την εξυπηρέτηση διαφόρων υπηρεσιών. Αυτό θα ήταν χρήσιμο τόσο για τους επιβάτες όσο και για τη διατήρηση της συνδεσιμότητας γενικότερα. Από την άλλη πλευρά, ορισμένες αεροπορικές εταιρείες

[28] Τα στοιχεία συγκεντρώθηκαν από την EUACA από τους ακόλουθους αερολιμένες: Άμστερνταμ (NL)· Στοκχόλμη (Arlanda) (SE)· Βαρκελώνη, Palma de Mallorca, Μαδρίτη, Las Palmas (ES)· Βρυξέλλες (BE)· Παρίσι (Charles de Gaulle), Λιόν, Νίκαια, Νάντη (FR)· Ντίσελντορφ, Φρανκφούρτη (DE)· Faro, Funchal, Λισαβόνα, Πόρτο, Ponta Delgada (PT)· Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Βιέννη, Salzburg (AT)· Ελσίνκι (FI)· Ηράκλειο (EL)· Κρακοβία, Βαρσοβία (PL)· Λάρνακα (CY)· Λονδίνο (Heathrow), Λονδίνο (Stansted) (UK)· Όσλο (NO)· Πράγα (CZ)· Σόφια (BG).

[29] https://www.euaca.org/FNewsDetail.aspx?id=388&popup=1

επισημαίνουν ότι έχει αλλάξει σημαντικά η συμπεριφορά των επιβατών όσον αφορά την πραγματοποίηση κρατήσεων θέσεων και, όπως διευκρινίζεται ανωτέρω, οι επιβάτες αποφασίζουν πλέον εντός τεσσάρων εβδομάδων πριν από την προγραμματισμένη ημέρα εκτέλεσης του δρομολογίου αν θα κάνουν κράτηση θέσης σε πτήση ή όχι. Οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες ισχυρίζονται ότι δεν μπορούν να διαμορφώσουν επαρκείς προβλέψεις σχετικά με τον συντελεστή πληρότητας των πτήσεων τέσσερις εβδομάδες νωρίτερα ώστε να είναι σε θέση να λάβουν τεκμηριωμένη απόφαση ως προς το αν θα χρησιμοποιήσουν ή αν θα επιστρέψουν τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης.

Δυσκολία αποτελεσματικού προγραμματισμού των δρομολογίων από τους αερολιμένες και τους παρόχους υπηρεσιών αερολιμένα

Οι αερολιμένες που υποβάλλουν σχόλια και παρατηρήσεις στην Επιτροπή ισχυρίστηκαν ότι όσο πλησιέστερη είναι στην προγραμματισμένη ημερομηνία των δρομολογίων η ημερομηνία επιστροφής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης τόσο πιο δύσκολο και δαπανηρό είναι για τους αερολιμένες να προγραμματίσουν τα δρομολόγιά τους. Ο προγραμματισμός περιλαμβάνει εκτιμήσεις σχετικά με το προσωπικό, το άνοιγμα υποδομών και συναφείς υπηρεσίες (π.χ. εξοπλισμός και προσωπικό ασφαλείας, χωρητικότητα τερματικού σταθμού, εργασίες γεφυρών επιβίβασης, προσωπικό καθαρισμού, ηλεκτρική ενέργεια, συστήματα ΤΠ). Οι μικρότεροι από το αναμενόμενο όγκοι κυκλοφορίας θα συνεπάγονται υψηλότερο κόστος για τους αερολιμένες από ό,τι απαιτείται, ενώ οι μεγαλύτεροι όγκοι κυκλοφορίας σε σύντομο χρονικό διάστημα ενδέχεται να συνεπάγονται υποστελέχωση και δυσκολία σχεδιασμού των μέτρων κοινωνικής αποστασιοποίησης και των υγειονομικών μέτρων. Και οι δύο περιπτώσεις συνεπάγονται σημαντικό κόστος για τους αερολιμένες.

Κίνδυνοι αποκλεισμού του ανταγωνισμού από τους αερολιμένες

Η κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης για τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού 2020/2021 θα πραγματοποιηθεί λαμβανομένου υπόψη ότι η περίοδος θα σηματοδοτηθεί ως περίοδος ανάκαμψης από τις επιπτώσεις του κορονοϊού και ότι ενδέχεται να προκύψουν περαιτέρω απρόβλεπτες αλλαγές στη ζήτηση κατά τους επόμενους μήνες. Αν οι αεροπορικές εταιρείες γνωρίζουν ότι υπάρχει η δυνατότητα παράτασης της απαλλαγής κατά την περίοδο κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, ενδέχεται να ζητούν διαθέσιμους χρόνους χρήσης για να αυξήσουν το οικείο χαρτοφυλάκιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν να ζητούν μεγαλύτερο αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης από τον αριθμό που αντιστοιχεί στα ιστορικά τους δικαιώματα. Χάρη στην απαλλαγή, δεν θα είναι πλέον αναγκαία η χρήση τους για την απόκτηση των ίδιων διαθέσιμων χρόνων χρήσης κατά την επόμενη ισοδύναμη περίοδο. Επιπλέον, αντί να απελευθερώνουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης που δεν χρησιμοποιούν, μπορούν να αποκλείουν την είσοδο ανταγωνιστών στην αγορά. Αυτό αποδεικνύεται ιδιαίτερα προβληματικό στις περιπτώσεις που οι αεροπορικές εταιρείες έχουν ανακοινώσει ήδη ότι δεν προτίθενται να χρησιμοποιήσουν καθόλου τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης τους ή δεν μπορούν πλέον να τους χρησιμοποιήσουν διότι αποφάσισαν να προβούν σε οριστική μείωση του στόλου και του προσωπικού τους.

Η αξιολόγηση της κατάστασης θα πρέπει να καλύπτει επίσης τον κίνδυνο να σημειωθεί κατά τις προσεχείς περιόδους διαρθρωτική μείωση της χωρητικότητας που διαθέτουν οι αεροπορικές εταιρείες στην αγορά, είτε μέσω της απόσυρσης αεροσκαφών είτε λόγω εξόδου από την αγορά. Η αγορά μπορεί να σταθεροποιηθεί σε χαμηλότερο επίπεδο από εκείνο που διαπιστώθηκε το 2019, ενώ το ερώτημα που τίθεται είναι σε ποιο σημείο οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να προσαρμοστούν στην κατάσταση της μειωμένης κυκλοφορίας λόγω της πανδημίας μέσω της επαναφοράς του κανόνα της «απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης» κατά 80/20.

4. Συμπεράσματα

Προς το παρόν, παρά τη σταδιακή αύξηση που διαπιστώνεται, τα επίπεδα της εναέριας κυκλοφορίας εξακολουθούν να είναι χαμηλά σε σύγκριση με τα επίπεδα της ίδιας περιόδου το 2019. Παρά τις δυσκολίες ως προς την ακριβή πρόβλεψη της πορείας ανάκαμψης των επιπέδων της εναέριας κυκλοφορίας, ευλόγως αναμένεται ότι δεν θα υπάρξει στο προσεχές μέλλον επαναφορά στα επίπεδα προ της έξαρσης της νόσου COVID-19. Οι κρατικοί περιορισμοί όσον αφορά τις μετακινήσεις και τις πτήσεις από/προς ορισμένους προορισμούς, τα υγειονομικά μέτρα που επιτρέπουν την ασφαλή μετακίνηση και η εμπιστοσύνη των καταναλωτών θα αποτελέσουν παράγοντες καθοριστικής σημασίας. Η πτώση της κυκλοφορίας και η πορεία ανάκαμψης συνδέονται στενά με την έξαρση της νόσου COVID-19. Πληρούνται, συνεπώς, οι προϋποθέσεις του άρθρου 10α παράγραφος 4 που περιγράφονται στην εισαγωγή όσον αφορά την παράταση της απαλλαγής πέραν της θερινής περιόδου προγραμματισμού του 2020 με κατ' εξουσιοδότηση πράξη.

Ωστόσο, εντοπίστηκαν ορισμένες ελλείψεις όσον αφορά τη λειτουργία των ισχυόντων μέτρων, οι οποίες ενδέχεται να δικαιολογούν την ανάγκη περαιτέρω προβληματισμού σχετικά με τις κατάλληλες λύσεις πολιτικής.

Η Επιτροπή καταλήγει στα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Κρίνεται αναγκαία η συνέχιση της χαλάρωσης του κανόνα της «απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης» πέραν της θερινής περιόδου προγραμματισμού των δρομολογίων 2020.
- Εξακολουθεί να υπάρχει σημαντικού βαθμού αβεβαιότητα όσον αφορά τη μελλοντική εξέλιξη της πανδημίας και, κατ' επέκταση, την πορεία προς τη σταθεροποίηση των επιπέδων και τον πρακτικών της εναέριας κυκλοφορίας μετά το 2020, ιδίως σε πιο μακροπρόθεσμη προοπτική. Ως εκ τούτου, ενδέχεται να είναι αναγκαία περαιτέρω κανονιστική παρέμβαση, η οποία βαίνει πέραν της παράτασης απλώς της διάρκειας ισχύος της απαλλαγής, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης.
- Υπό το πρίσμα αυτής της πιο μακροπρόθεσμης προοπτικής, είναι πιθανό η χαλάρωση του κανόνα της «απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης» να πρέπει να σχεδιαστεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε να ελαχιστοποιηθούν τυχόν στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά και να προαχθεί η βέλτιστη δυνατή χρήση της περιορισμένης χωρητικότητας των αερολιμένων, με παράλληλη διασφάλιση ότι η εν λόγω χαλάρωση δεν θα οδηγήσει σε πρόσθετες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου λόγω άδειων ή σε μεγάλο βαθμό άδειων πτήσεων που εκτελούνται απλώς και μόνο για τη διατήρηση των υποκείμενων διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες.

Η Επιτροπή θα παρατείνει τη χαλάρωση του κανόνα για τη χρησιμοποίηση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης με την έκδοση κατ' εξουσιοδότησης πράξης στον βαθμό που αυτή κρίνεται αιτιολογημένη βάσει της παρατηρούμενης κατάστασης.

Για κάθε δράση με πιο μακροπρόθεσμη προοπτική, θα συνεχίσει να διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την εφαρμογή και τις ελλείψεις της απαλλαγής από την εφαρμογή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης προκειμένου να προσδιοριστούν κατάλληλες λύσεις πολιτικής.