EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.9.2020
COM(2020) 558 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

podle čl. 10a odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/459 ze dne 30. března 2020, kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství

OBSAH

1. ÚVOD 2
2. NEBÝVALÝ ÚTLUM LETOVÉHO PROVOZU 3
   a. Snížení úrovně letového provozu mezi lety 2019 a 2020 (odpovídající období) 3
   b. Snížení letového provozu je způsobeno rozšířením onemocnění COVID-19 4
   c. Snížení letového provozu v dohledné době pravděpodobně přetrvá. 6
3. CO NEJLEPŠÍ VYUŽÍVÁNÍ KAPACITY LETIŠŤ V BUDOUCNU 8
4. ZÁVĚRY 9

1. Úvod

Od začátku roku 2020 má pandemie COVID-19 vážný negativní dopad na leteckou dopravu v Evropě i na celém světě. V červnu 2020 sdružení IATA oznámilo, že očekává, že letecké společnosti utrpí v roce 2020 nebývalou čistou ztrátu ve výši 83,4 miliardy USD (3,2 % čistého rozpětí)[1]. Opatření na ochranu zdraví a cestovní omezení zavedená členskými státy EU a třetími zeměmi v reakci na pandemii výrazně snižují poptávku a důvěru spotřebitelů, což následně vede k rekordnímu a trvalému poklesu objemu letového provozu v Evropské unii[2]. Počet letů provozovaných v evropském vzdušném prostoru klesl v období od března do dubna 2020 až o 90 % ve srovnání se stejným obdobím v roce 2019[3]. Evropská letiště odbavila dne 1. března 2020 ještě více než 5 milionů cestujících, ale jejich počet se ke dni 31. března 2020 snížil na pouhých 174 000 (o 97,1 % méně než ve stejný den v roce 2019). Dne 26. července 2020 to bylo o 72 % méně ve srovnání s týmž dnem v roce 2019[4].

Dne 30. března 2020 přijala EU nařízení (EU) 2020/459, kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 (nařízení o letištních časech), aby poskytla leteckým společnostem úlevu od pravidla, podle kterého nevyužité letištní časy propadnou. Podle čl. 8 odst. 2 nařízení o letištních časech ve spojení s čl. 10 odst. 2 musí letečtí dopravci využít alespoň 80 % série letištních časů, které jim byly přiděleny, nebo na tyto letištní časy ztratí historická práva. Změna ruší tento požadavek na část zimního letového období 2019/2020 a na letní letové období 2020, tedy do 24. října 2020. Tato změna měla ochránit finanční zdraví leteckých dopravců a zamezit negativnímu dopadu prázdných nebo převážně prázdných letů provozovaných pouze za účelem zachování příslušných letištních časů na životní prostředí. Změna umožňuje Komisi prodloužit dobu trvání výjimky jedním nebo více akty v přenesené pravomoci do 2. dubna 2021.

Podle čl. 10a odst. 5 nařízení o letištních časech by Komise měla průběžně sledovat letový provoz a situaci ohledně COVID-19 s cílem reagovat na kritéria stanovená v čl. 10a odst. 4, zejména:

- snížení úrovně letového provozu mezi lety 2019 a 2020 (odpovídající období),
- snížení letového provozu je způsobeno rozšířením onemocnění COVID-19,
- snížení letového provozu v dohledné době pravděpodobně bude přetrvávat.

Podle téhož článku Komise na základě informací, které má k dispozici, předloží Evropskému parlamentu a Radě do 15. září 2020 souhrnnou zprávu a v případě potřeby přijme akt v přenesené pravomoci, jímž prodlouží trvání výjimky.

V této souhrnné zprávě bude posouzena situace na základě údajů získaných od organizace EUROCONTROL, vzorku leteckých společností představujících 70 % celkového objemu dopravy v EU, koordinátorů letištních časů a cestovních kanceláří a na základě informací od Evropského

---

[1] Hospodářská výkonnost leteckého průmyslu – červen 2020.

[2] Světová zdravotnická organizace vyhlásila dne 30. ledna „ohrožení veřejného zdraví mezinárodního významu“ a dne 11. března pandemii: 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) a 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. Rovněž došlo k prudkému poklesu nákladní dopravy: sdružení IATA vykázalo v období od dubna 2019 do dubna 2020 pokles o 27,7 % tunokilometrů celosvětové nákladní dopravy (Alan Draon, Aviation Daily, 4. června 2020).

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

střediska pro prevenci a kontrolu nemocí (ECDC), Světové zdravotnické organizace (WHO) a členských států o epidemiologické situaci a prognóze a o přijatých opatřeních proti šíření nákazy.

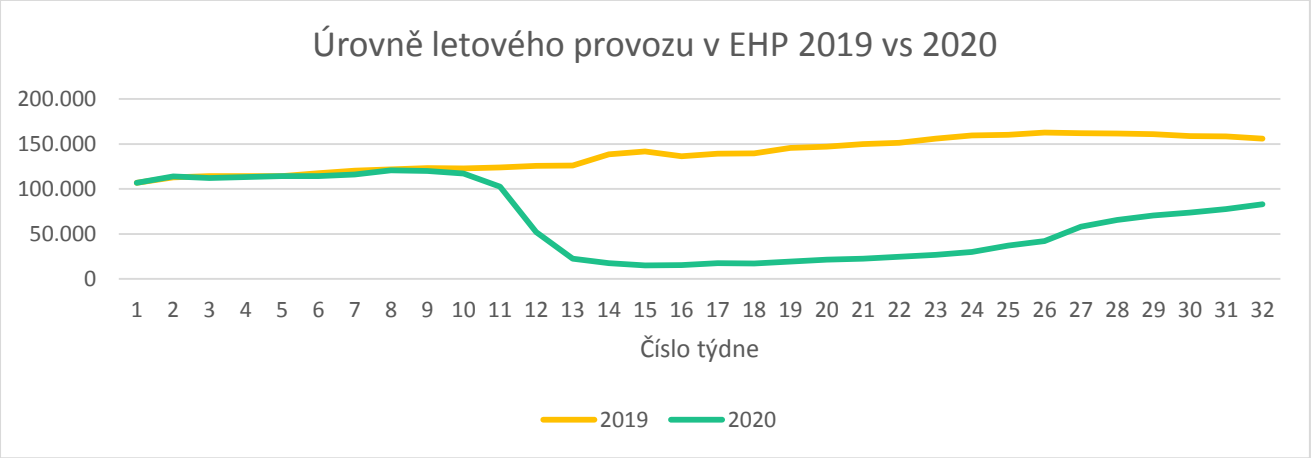
2. Nebývalý útlum letového provozu

a. Snížení úrovně letového provozu mezi lety 2019 a 2020 (odpovídající období)

Pro účely této zprávy byly údaje o úrovních letového provozu, používání letištních časů, vytíženosti a zrušených letech v daném týdnu roku 2020 porovnány s údaji za stejný týden v roce 2019.

Údaje organizace Eurocontrol stanoví začátek útlumu provozu v EHP na 11. týden s poklesem o 17 % ve srovnání se stejným týdnem v roce 2019. Provoz dále vykazoval ve srovnání s rokem 2019 prudký pokles, 59 % ve 12. týdnu a 82 % ve 13. týdnu. Nejhlubší pokles byl zaznamenán v 15. a 16. týdnu (89 %). Poté se začal provoz postupně zvyšovat, avšak k 22. červnu 2020 (26. týden) stále dosahoval pouze 26 % úrovně z roku 2019, což představuje 74% pokles ve srovnání s předchozím rokem. Do poloviny srpna 2020 byl provoz stále o 47 % nižší než ve stejném období roku 2019.

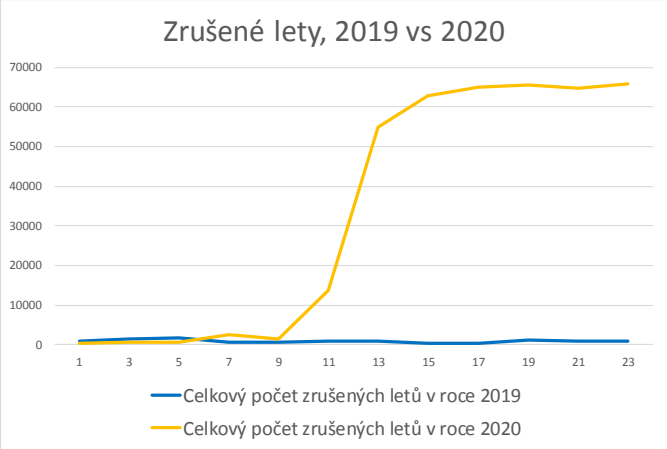
Obrázek 1.1

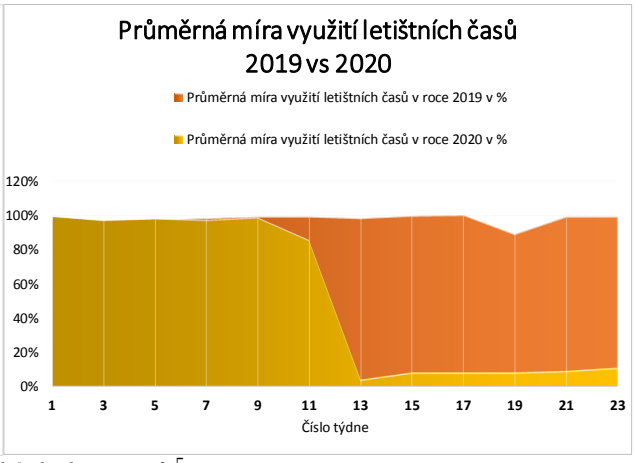


(Zdroj: Eurocontrol.)

V důsledku poklesu provozu došlo k prudkému poklesu míry využití letištních časů (obrázek 1.3) a prudkému nárůstu počtu zrušených letů (obrázek 1.2) v porovnání se stejným obdobím roku 2019. Od 11. týdne lze pozorovat prudký pokles míry využití letištních časů, který se od 14. týdne ustálil na velmi nízké úrovni a zůstává pod 20 %. Počet zrušených letů začal stoupat od 9. týdne a tento růst výrazně zrychlil od 11. týdne.

Obrázek 1.2 a 1.3

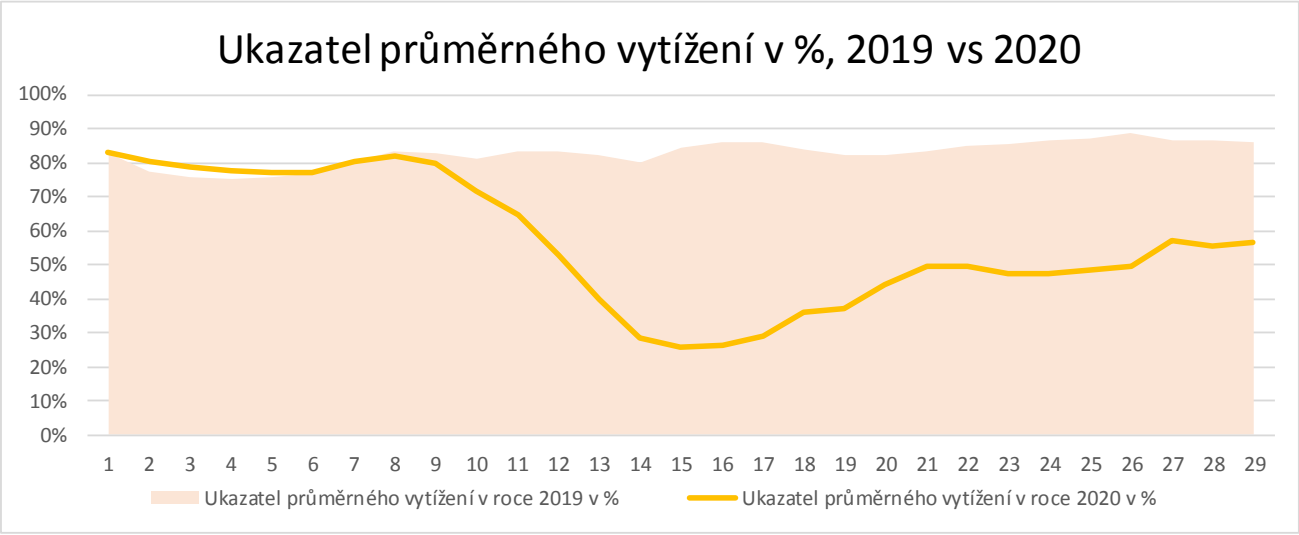




Zdroj (obrázek 1.2 a 1.3): údaje získané Komisí od leteckých dopravců.[5]

Průměrný ukazatel vytížení pro 10 evropských leteckých dopravců, kteří Komisi poskytli údaje, se mezitím snížil z 80 % v 9. týdnu na 26 % v 15. týdnu. Nejen že letečtí dopravci létají méně, ale zbývající lety jsou i nadále nedostatečně vytíženy. Do 23. týdne, kdy byla letecká doprava v rámci EU do značné míry obnovena, dosáhl průměrný ukazatel vytížení 44 % a v polovině srpna vzrostl na 56 %. V průběhu téhož týdne v roce 2019 se průměrný ukazatel vytížení u stejných leteckých dopravců pohyboval od 75 % (4. týden) do 89 % (26. týden).

Obrázek 1.4



Zdroj: údaje získané Komisí od leteckých dopravců.[6]

b. Snížení letového provozu je způsobeno rozšířením onemocnění COVID-19

Onemocnění COVID-19 se rozšířilo po celém světě a vyskytuje se na pěti kontinentech. Ačkoli WHO a ECDC obecně nepovažují cestovní omezení za nejúčinnější způsob boje proti pandemii,

[5] Devět velkých evropských leteckých dopravců (tradičních, nízkonákladových a regionálních) poskytlo Komisi soubor údajů o využívání letištních časů. Číselné údaje se týkají počtu provozovaných letištních časů v porovnání s letištními časy, které tito dopravci měli před začátkem sezóny (historické základní údaje). Deset velkých evropských leteckých dopravců (tradičních, nízkonákladových a regionálních) poskytlo Komisi soubor údajů o zrušených letech.

[6] Deset velkých evropských leteckých dopravců (tradičních, nízkonákladových a regionálních) poskytlo Komisi soubor údajů o ukazatelích vytížení.

shodla se WHO s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a se střediskem ECDC na tom, že by krátkodobá cestovní omezení mohla přispět k zamezení šíření nákazy[7]. Mnoho zemí reagovalo na rozšíření onemocnění COVID-19 zákazem letů a cestovními omezeními, z nichž některá jsou stále v platnosti[8]. To mělo závažný dopad na mezinárodní leteckou dopravu, neboť omezení, která povolují pouze „nezbytně nutné cesty“, stlačují poptávku na takovou úroveň, kdy většinu tras již nelze komerčně provozovat[9].

Zákazy letů uvnitř EU byly členskými státy odůvodněny jednak jako opatření proti šíření COVID-19, jednak obavami, že opatření přijatá některými zeměmi nejsou dostatečně účinná, a také statistickými údaji WHO a ECDC o počtu nových případů[10]. Rozsah zákazů cestování a zákazů letů byl různý[11]. S cílem podpořit nepřetržitý provoz služeb nákladní dopravy vydala Komise pokyny pro usnadnění provozu letecké nákladní dopravy během pandemie COVID-19[12]. V období od 20. března do 26. března 2020, kdy zakázalo lety 20 členských států, byl zaznamenán nejvyšší počet zákazů letů mezi členskými státy[13]. Poté došlo k pomalému snižování, dne 31. března byly v platnosti zákazy letů v 16 členských státech a 6. dubna ve 14 členských státech. Od 7. července jsou v 7 členských státech zakázány lety do několika konkrétních zemí, které mají vyšší počet případů COVID-19[14].

Pokud jde o lety mimo EU, dne 16. března 2020 přijala Komise sdělení[15], v němž doporučila dočasně omezit veškeré cesty, jež nejsou nezbytně nutné, z třetích zemí do prostoru EU+[16] na jeden měsíc. Dne 17. března 2020 se hlavy států a předsedové vlád EU dohodli na zavedení dočasného omezení cest, jež nejsou nezbytně nutné. Toto omezení zavedly i čtyři státy přidružené k Schengenu. Od té doby bylo toto omezení několikrát prodlouženo.

Kromě regulačního prostředí je klíčovým faktorem souvisejícím s pandemií důvěra spotřebitelů, jež ovlivňuje úroveň dopravy a naznačuje souvislost mezi poklesem letového provozu a rozšířením onemocnění COVID-19. O tomto aspektu zatím není k dispozici dostatek údajů. Irský ústřední statistický úřad provedl průzkum o důvěře cestujících k cestování letadlem. Téměř čtyři pětiny (78,0 %) respondentů uvedly, že je jim „nepříjemná“ nebo „velmi nepříjemná“ představa, že poletí do zahraničí letadlem[17].

---

[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.

[8] Pokud jde o dlouhodobá cestovní omezení, nejsou tato omezení obvykle účinná, jakmile jsou zavedena vhodná opatření proti šíření nákazy.

[9] To ilustruje pokles dopravy popsaný v části a. a je to i důvodem, proč byla vůbec zavedena výjimka.

[10] ICAO požaduje, aby cestovní omezení, která mají významný dopad na mezinárodní leteckou dopravu, byla oznámena WHO. Nařízení 1008/2008 v rámci EU vyžaduje, aby zákazy letů uvnitř EHP byly oznámeny ostatním členským státům a Komisi. Zákazy musí být přiměřené, nediskriminační a odůvodněné.

[11] Zákazy se mohly týkat jednoho nebo více členských států, mohly zahrnovat všechny lety, nebo všechny lety kromě repatriačních letů, nákladních letů, státních letů atd.

[12] Pokyny Evropské komise: Usnadnění leteckého nákladního provozu během výskytu onemocnění COVID-19, přijaté dne 26. března 2020.https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC0327(03)&from=EN

[13] Omezení mohla rovněž zahrnovat zákaz letů do zemí mimo EHP nebo z nich.

[14] Informace o aktuální situaci ohledně zákazů letů jsou k dispozici zde: https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en?modes=3845&category=3800.

[15] COM(2020)115 ze dne 16. března 2020.

[16] Součástí „prostoru EU+“ jsou všechny členské státy Schengenu (včetně Bulharska, Chorvatska, Kypru a Rumunska), jakož i čtyři státy přidružené k Schengenu.

[17] Https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions/. Je třeba poznamenat, že Irsko zavedlo

Hospodářské zprávy o krizi, které pravidelně vydává IATA, ukazují, že od února 2020 se počet rezervací v meziročním srovnání s rostoucí rychlostí snižoval až přibližně do poloviny dubna. Od té doby se tento počet mírně zvýšil, ale ke konci června 2020 byl stále o 82 % nižší. Zdá se, že existuje souvislost mezi nárůstem počtu nových případů a poklesem počtu rezervací[18]. IATA si kromě toho nechává vypracovávat pravidelné průzkumy týkající se důvěry cestujících od vypuknutí pandemie COVID-19. V dubnu uvedlo přibližně 60 % respondentů, že pravděpodobně začnou opět cestovat do několika měsíců po odeznění pandemie. V červnu se jejich počet snížil na 45 %. Respondenti uvádějí, že počkají šest měsíců až rok, než začnou opět cestovat. Proto se očekává, že spotřebitelé nebudou mít dostatečnou důvěru ani v nadcházejících měsících.

Výše uvedené údaje ukazují silnou vazbu mezi poklesem letového provozu a rozšířením COVID-19.

c. Snížení letového provozu v dohledné době pravděpodobně přetrvá.

Za současných okolností je obtížné vypracovávat stabilní prognózy vývoje úrovní dopravy. Scénáře vypracované organizací EUROCONTROL[19] (v závislosti na koordinovaném[20], nebo nekoordinovaném přístupu k oživení) předpokládají podle optimističtějšího odhadu koordinovaného přístupu, že úroveň letecké dopravy ze své nejnižší hodnoty v dubnu 2020 vzroste v srpnu 2020 na hodnotu o 50 % nižší, než byla v srpnu 2019, a v únoru 2021 na hodnotu o 15 % nižší, než byla v únoru 2020. Od 30. července IATA ve své hospodářské prognóze očekává, že pokles výnosů na osobokilometry[21] (revenue passenger kilometres, RPK) v roce 2020 mírně přesáhne 60 % oproti roku 2019 a že na úroveň před pandemií COVID-19 se tato hodnota vrátí nejdříve v roce 2024[22].

Faktory, které budou mít dopad na vývoj úrovní letového provozu, jsou cestovní omezení, vzorce chování spotřebitelů při rezervacích a regulační zdravotní opatření uložená danému odvětví. Ta jsou úzce spjata s možností opakovaného výskytu případů onemocnění a skutečností, že doposud není k dispozici očkovací látka. Všechny předpovědi jsou poznamenány vysokým stupněm nejistoty.

Pokud jde o cestovní omezení, jak jsou popsána v oddíle b, počet zákazů letů v rámci EU v současné době klesá. Komise doporučila členským státům schengenského prostoru a státům přidruženým k Schengenu, aby do 15. června 2020 zrušily kontroly na vnitřních hranicích, což vedlo k nárůstu komerční letecké přepravy cestujících (viz obrázek 1.1). Rada ve svém doporučení navrhla, aby bylo povolení jiných než nezbytně nutných cest do třetích zemí uvedených na původním seznamu a z nich od 1. července pravidelně přezkoumáváno. Ačkoli se během evropského letního období očekává další zlepšení letového provozu v důsledku zrušení omezení, může druhá vlna případů, jíž jsme byli svědky v Čínské lidové republice a na několika místech v EU, vést k novému poklesu letového provozu. V Evropě má totiž výskyt onemocnění sice celkově sestupnou tendenci[23], avšak ve většině zemí EU/EHP dochází ke komunitnímu přenosu a v některých zemích dochází k opakovanému

---

karanténu pro všechny mezinárodní cestující přijíždějící do Irska. Tato skutečnost má dopad na to, jak veřejnost vnímá bezpečnost létání.

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

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

[20] Scénář „koordinovaných opatření“ je založen na existenci společného přístupu k zavedení provozních postupů a zrušení vnitrostátních omezení. Scénář „nekoordinovaných opatření“ předpokládá, že se tento společný přístup neprojeví.

[21] Výnosy na osobokilometry se vypočítají jako součet hodnot získaných vynásobením počtu cestujících generujících výnosy přepravených v každé fázi letu délkou této fáze. Výsledná hodnota se rovná počtu kilometrů absolvovaných všemi cestujícími generujícími výnosy. 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.

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

výskytu případů či velkých lokalizovaných ohnisek[24]. Historická zkušenost rovněž potvrzuje, že pandemie přicházejí v několika vlnách. To může vést k novému zavedení zákazů a k poklesu letového provozu.

Pokud jde o budoucí poptávku po letovém provozu a důvěru spotřebitelů, zúčastněné strany, na které se Komise obrátila (letecké společnosti, cestovní kanceláře, počítačové rezervační systémy), uvedly, že je velmi obtížné odhadovat situaci po konci letového řádu pro zimní sezónu 2020/2021. I když letecké společnosti z období před pandemií COVID-19 mohou již nyní letové řády pro nadcházející rok nabízet, mohou jen obtížně předvídat, jak se situace okolo řádů na příští sezónu vyvine. Letecké společnosti průběžně přezkoumávají letové řády s cílem reagovat na nepředvídatelné změny v cestovních nebo letových omezeních a těžko předvídatelnou poptávku ze strany cestujících[25].

Údaje o rezervacích ze strany cestujících ukazují, že měsíční rezervace do března 2021 jsou stále na mnohem nižší úrovni než ve stejných měsících předchozího roku. Přestože počet rezervací v rámci EU na léto 2020 začal stoupat, nezdá se, že by letecké společnosti mohly dosáhnout úrovně předchozích let, neboť po dobu tří měsíců nebyly provedeny žádné rezervace. Ještě se uvidí, zda je tato poptávka již ztracena, nebo zda ji lze ještě získat později během sezóny, až se přiblíží datum konkrétních letů[26]. Míra rezervovanosti letů mimo EU je ještě nižší.

Pokud jde o další regulační zdravotní opatření, v rámci strategie pro postupné ukončování mimořádných opatření se v letectví provádějí hygienická opatření, například ta, která jsou založena na pokynech EASA/ECDC[27]. Opatření týkající se omezování fyzických kontaktů a dezinfekce prostor mohou vést ke snížení počtu cestujících a letů, které mohou letiště obsloužit, ve srovnání se situací před rozšířením nákazy. Mohou vést k dočasnému nebo trvalému snížení skutečné kapacity letiště (a tedy i počtu letištních časů) oproti situaci před pandemií COVID-19.

V důsledku toho letecké společnosti jen postupně zvyšují kapacity nabízené na trhu, přičemž obvykle zajišťují velký počet tras ve srovnání s rokem 2019, ale s mnohem nižší četností, a tudíž i omezenějším využíváním sérií letištních časů.

Z výše uvedeného vyplývá, že úrovně letového provozu v roce 2020 se nevrátí na úrovně roku 2019. Výhled na období po roce 2020 je velmi nejistý, ale trend opětovného výskytu případů nákazy a nutnost zachovat hygienická opatření proti jejímu šíření naznačují, že letový provoz úrovní z roku 2019 v dohledné době nedosáhne.

---

[24] Https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/RRA-Resurgence-of-reported-cases-of-COVID-19-in-the-EU-EEA.pdf. V řadě zemí se křivka hlášených případů opět obrací směrem vzhůru (například v Portugalsku, Švédsku, Chorvatsku či Lucembursku).

[25] Letecké společnosti musí plánovat a připravovat se na řadu scénářů, neboť chování spotřebitelů, vývoj onemocnění ani zmírnění pravidel pro využívání letištních časů nevykazují jasné tendence. To vede k neoptimálním rozhodnutím o nákladech na infrastrukturu, práci a marketing. I v běžném roce je zimní sezóna pro letecké společnosti náročnější, jelikož většiny zisku dosahují během letní sezóny. Letos je výhled na zimní období pro letecké společnosti náročný zejména proto, že se nemohou opřít o finanční rezervu vzešlou ze ziskové letní sezóny.

[26] Letecké společnosti poukazují na to, že spotřebitelé změnili svoji rezervační praxi. Dříve si spotřebitelé rezervovali let měsíce dopředu, zatímco nyní v důsledku snížené předvídatelnosti a důvěry v cestování rezervace provádějí mnohem později. Informace poskytnuté sdružením IATA naznačují, že přibližně 60 % rezervací se nyní provádí během 2 týdnů před letem, zatímco ve stejném období roku 2019 se více než 60 % rezervací uskutečnilo mezi více než 20 dny až 11 dny předem.

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

3. Co nejlepší využívání kapacity letišť v budoucnu

Od doby, kdy byla přijata výjimka týkající se letištních časů, byla Komise v úzkém kontaktu s hlavními skupinami zúčastněných stran, leteckými společnostmi, letišti a koordinátory letištních časů, aby monitorovala provádění opatření. Ukázalo se, že opatření mělo určité nedostatky.

Včasné vracení letištních časů

Ustanovení čl. 10a odst. 3 nařízení o letištních časech ve znění nařízení (EU) 2020/459 podmiňuje výjimku podle tohoto článku tím, že dotyčný letecký dopravce dá koordinátorovi nevyužité letištní časy k novému přidělení jiným leteckým dopravcům. Zatímco 7. bod odůvodnění uvádí, že letečtí dopravci by měli jednat „neprodleně“, čl. 10a odst. 3 nestanoví žádnou konkrétní lhůtu. Útvary Komise v dopise ze dne 16. dubna 2020 adresovaném leteckým společnostem, letištím a koordinátorům letištních časů důrazně vyzývaly letecké dopravce k vracení letištních časů nejméně dva týdny před původně plánovaným dnem letu. Účelem bylo plně zachovat cíl výjimky a pokud možno optimalizovat využití kapacity letišť. Letečtí dopravci, kteří vrátí letištní časy v dostatečném předstihu, neztratí svá historická práva, ale kapacita letišť nebude zbytečně promarněna. Některé zkušenosti ukazují přínos tohoto opatření. Vrácené letištní časy, které by normálně letečtí dopravci využili pro služby osobní dopravy, mohly být například využity pro nákladní lety. Několik leteckých společností, které poskytly Komisi zpětnou vazbu, uvedlo, že mohly bez potíží žádat o letištní časy, nabízet služby v jiných časech nebo v některých případech na nových trasách.

Sdružení koordinátorů evropských letišť (EUACA) na řadě letišť praxi a načasování vracení letištních časů monitorovalo[28]. Ze shromážděných údajů vyplývá, že letecké společnosti velmi pozdě rušily a vracely letištní časy, méně než týden předem, převážně v případě letů plánovaných v březnu. Postupně však začali letečtí dopravci vracet letištní časy dříve a do poloviny června 2020 byla většina letištních časů na vybraných letištích navrácena 3 týdny před plánovaným datem letu nebo dříve, ale významná část (34,6 %) byla stále vracena později[29].

Pokud jde o nákladní dopravu, zúčastněné strany obecně uváděly, že takové operace lze plánovat krátce předem, u komerčních letů osobní dopravy však panovala široká shoda na tom, že je na jejich plánování zapotřebí více času. Na jedné straně to naznačuje, že pokud by letecké společnosti systematicky vracely letištní časy s dostatečným předstihem, mohlo by s nimi možná více leteckých společností počítat ve svých plánech a dočasně je využívat k tomu, aby mohly provozovat různé služby. To by bylo přínosem pro cestující a obecněji pro zachování konektivity. Na druhé straně některé letecké společnosti poukazují na to, že chování cestujících ohledně rezervací se výrazně změnilo a, jak bylo vysvětleno výše, cestující se nyní rozhodují, zda si let rezervují či nikoli, během čtyř týdnů před plánovaným datem letu. Tyto letecké společnosti tvrdí, že čtyři týdny předem nemají dostatečnou představu o ukazateli vytížení letů, aby mohli učinit informované rozhodnutí o tom, zda letištní čas využijí, nebo vrátí.

---

[28] Údaje byly shromážděny sdružením EUACA z těchto letišť: Amsterdam (NL); Stockholm Arlanda (SE); Barcelona, Palma de Mallorca, Madrid, Las Palmas (ES); Brusel (BE); Paříž – Charles de Gaulle, Lyon, Nice, Nantes (FR); Düsseldorf, Frankfurt (DE); Faro, Funchal, Lisabon, Porto, Ponta Delgada (PT); Štýrský Hradec, Innsbruck, Klagenfurt, Linec, Vídeň, Salcburk (AT); Helsinky (FI); Heraklion (EL); Krakov, Varšava (PL); Larnaca (CY); Londýn Heathrow, Londýn Stansted (UK); Oslo (NO); Praha (CZ); Sofie (BG).

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

Problémy letišť a poskytovatelů letištních služeb při efektivním plánování operací

Letiště, která poskytla Komisi zpětnou vazbu, namítala, že čím blíže k plánovanému datu operace je letištní čas vrácen, tím je pro ně obtížnější a nákladnější jejich operace plánovat. Plánování zahrnuje úvahy o zaměstnancích, otevření infrastruktury a souvisejících službách (např. bezpečnostních zařízeních a personálu, kapacitě terminálu, provozu leteckých mostů, úklidovém personálu, elektřině či systémech IT). Nižší objem dopravy, než se očekávalo, povede k vyšším nákladům pro letiště, než je nezbytné, zatímco vyšší objem dopravy v krátké lhůtě může vést k nedostatečnému počtu zaměstnanců a obtížím při plánování omezení fyzických kontaktů a hygienických opatření. Obě situace znamenají pro letiště významné náklady.

Rizika vyloučení hospodářské soutěže z letišť

Přidělování letištních časů v letovém řádu na zimní sezónu 2020/2021 bude provedeno s vědomím, že sezóna bude poznamenána jako jedno z období oživení z dopadů koronaviru a že se mohou v poptávce v nadcházejících měsících ještě vyskytnout další nepředvídatelné změny. Letecké společnosti, jež jsou si vědomy možnosti prodloužení výjimky během období přidělování letištních časů, mohou požadovat letištní časy, aby si rozšířily portfolio letištních časů. Letecké společnosti mohou požadovat vyšší počet letištních časů, než je počet odpovídající jejich historickým právům. Díky této výjimce by nebyli povinni je využít, aby získaly tytéž letištní časy v příští odpovídající sezóně. Namísto toho, aby nevyužité letištní časy uvolnili, by dokonce mohli zamezit vstupu konkurentů na trh. To je zvláště problematické v případech, kdy již letecké společnosti oznámily, že nemají v úmyslu využít své letištní časy vůbec nebo je již nemohou využívat, protože se rozhodly trvale omezit svoji flotilu a počet svých zaměstnanců.

Při posuzování situace je třeba rovněž zohlednit riziko, že během následujících sezón může dojít ke strukturálnímu snížení kapacity, kterou budou letecké společnosti uvádět na trh, ať už z důvodu stahování letadel z provozu, nebo z důvodu úplného odchodu z trhu. Trh se může ustálit na nižší úrovni, než jaká byla zaznamenána v roce 2019, a vzniká otázka, v jakém okamžiku by se od leteckých společností mělo požadovat, aby se přizpůsobily situaci sníženého letového provozu způsobeného pandemií obnovením pravidla 80/20, podle nějž nevyužité letištní časy propadnou.

4. Závěry

V současné době jsou i přes postupné zvyšování úrovně letového provozu v porovnání se stejným obdobím v roce 2019 stále nízké. I přesto, že je obtížné přesně předpovídat postupné oživování úrovní letového provozu, se dá rozumně očekávat, že se v blízké budoucnosti nevrátí na úroveň před pandemií koronaviru. Klíčovými faktory budou státní omezení cestování a letů do některých destinací a z nich, hygienická opatření umožňující bezpečné cestování a důvěra spotřebitelů. Útlum dopravy a cesta k oživení jsou úzce spojeny s šířením onemocnění COVID-19. Jsou tak splněny podmínky uvedené v čl. 10a odst. 4, které byly popsány v úvodu, k prodloužení výjimky aktem v přenesené pravomoci na období po konci letového řádu pro letní sezónu 2020.

Během provádění stávajících opatření však byly zjištěny určité nedostatky, které by měly vést k dalším úvahám o vhodné politické reakci.

Komise dospěla k těmto závěrům:

- Je zapotřebí, aby bylo i po skončení letového řádu pro letní sezónu 2020 zachováno zmírnění pravidla, podle nějž nevyužité letištní časy propadnou.
- Přetrvává značná nejistota ohledně budoucího vývoje pandemie, a tedy i ohledně postupu ke stabilizaci úrovní dopravy a vzorců po roce 2020, zejména z dlouhodobějšího hlediska. Proto může být zapotřebí další regulační zásah nad rámec pouhého prodloužení platnosti výjimky prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci.
- V dlouhodobém horizontu může být zapotřebí, aby zmírnění pravidla, podle nějž nevyužité letištní časy propadnou, bylo navrženo tak, aby se minimalizovaly rušivé dopady na trh a aby se podpořilo co možná nejlepší využití omezené kapacity letišť a zároveň se zajistilo, že to nepovede k dodatečným emisím skleníkových plynů v důsledku prázdných nebo téměř prázdných letů uskutečňovaných pouze kvůli udržení příslušných letištních časů.

Komise prodlouží zmírnění pravidla o využívání letištních časů prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v rozsahu, který bude odůvodněn zjištěnou situací.

V otázkách jakýchkoli dlouhodobějších opatření bude pokračovat v konzultacích se zúčastněnými stranami ohledně provádění a nedostatků výjimky z přidělování letištních časů s cílem definovat vhodnou politickou reakci.