



V Bruseli 14. 9. 2020
COM(2020) 558 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE,

**podľa článku 10a ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/459
z 30. marca 2020, ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných
pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva**

OBSAH

1.	ÚVOD	2
2.	BEZPRECEDENTNÝ POKLES LETOVEJ PREVÁDZKY	3
	a) Zníženie úrovne letovej prevádzky medzi rokmi 2019 a 2020 (zodpovedajúce obdobie)	3
	b) Zníženie úrovne letovej prevádzky z dôvodu pandémie COVID-19	5
	c) Zníženie úrovne letovej prevádzky bude pravdepodobne pretrvávať aj v blízkej budúcnosti..	6
3.	UDRŽIAVANIE NAJLEPŠIEHO MOŽNÉHO VYUŽITIA LETISKOVEJ KAPACITY	8
4.	ZÁVERY	10

1. Úvod

Od začiatku roka 2020 má pandémia COVID-19 výrazný negatívny vplyv na leteckú dopravu v Európe i celosvetovo. Združenie IATA v júni 2020 oznámilo svoj predpoklad, že letecké spoločnosti v roku 2020 utrpia bezprecedentnú čistú stratu vo výške 83,4 miliardy USD (3,2 % čistej marže)¹. Následné opatrenia na ochranu zdravia a cestovné obmedzenia, ktoré zaviedli členské štáty EÚ a tretie krajiny ako odpoveď na pandémiu, výrazne znížili dopyt a dôveru spotrebiteľov, čo viedlo k rekordnému a naďalej pretrvávajúcemu poklesu letovej prevádzky v Európskej únii². Počet letov uskutočnených v európskom vzdušnom priestore klesol v marci a apríli 2020 v porovnaní s tým istým obdobím v roku 2019 až o 90 %³. Letiská v Európe ešte 1. marca 2020 vybavili viac ako 5 miliónov cestujúcich, ale tento počet sa k 31. marcu 2020 znížil na 174 000 (zníženie o 97,1 % v porovnaní s tým istým dňom roka 2019). 26. júla 2020 bolo toto číslo na úrovni –72 % v porovnaní s tým istým dňom roka 2019⁴.

EÚ prijala 30. marca 2020 nariadenie (EÚ) 2020/459, ktorým sa mení nariadenie (EHS) č. 95/93 (nariadenie o prevádzkových intervaloch), s cieľom oslobodiť letecké spoločnosti od tzv. pravidla využitia alebo straty („use-it-or-lose-it“). Podľa článku 8 ods. 2 v spojení s článkom 10 ods. 2 nariadenia o prevádzkových intervaloch musia leteckí dopravcovia využiť najmenej 80 % sérií prevádzkových intervalov, ktoré im boli pridelené, inak stratia historické právo na tieto prevádzkové intervaly. Uvedená zmena oslobodzuje od požiadavky využívania na časť zimnej plánovacej sezóny 2019/2020 a na letnú plánovaciu sezónu 2020, ktorá trvá do 24. októbra 2020. Cieľom zmeny bolo chrániť finančnú silu leteckých dopravcov a predchádzať negatívnemu vplyvu na životné prostredie, ku ktorému by dochádzalo prevádzkovaním prázdných alebo takmer prázdných letov len na účely zachovania príslušných letiskových prevádzkových intervalov. Uvedená zmena umožňuje Komisii do 2. apríla 2021 predĺžiť trvanie výnimky jedným alebo viacerými delegovanými aktmi.

Komisia by podľa článku 10a ods. 5 nariadenia o prevádzkových intervaloch mala letovú prevádzku a situáciu týkajúcu sa ochorenia COVID-19 nepretržite monitorovať, aby mohla reagovať na kritériá stanovené v článku 10a ods. 4, najmä na:

- zníženie úrovne letovej prevádzky medzi rokmi 2019 a 2020 (zodpovedajúce obdobie),
- zníženie úrovne letovej prevádzky z dôvodu pandémie COVID-19,
- skutočnosť, že zníženie úrovne letovej prevádzky bude pravdepodobne pretrvávať aj v blízkej budúcnosti.

Podľa rovnakého článku Komisia predloží na základe dostupných informácií súhrnnú správu Európskemu parlamentu a Rade do 15. septembra 2020 a v prípade potreby prijme delegovaný akt, ktorým sa trvanie tejto výnimky predĺži.

¹ Economic Performance of the Airline Industry (Hospodárska výkonnosť leteckého odvetvia) – jún 2020.

² Svetová zdravotnícka organizácia situáciu 30. januára vyhlásila za „stav ohrozenia verejného zdravia medzinárodného významu“ a 11. marca za pandémiu, [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-\(2019-ncov\)](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>; Prudko klesla aj nákladná doprava: Združenie IATA oznámilo, že v apríli 2020 došlo v porovnaní s aprílom 2019 k poklesu globálnych nákladných tonokilometrov o 27,7 % (Dron, A., *Aviation Daily*, 4. jún 2020).

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

V tejto súhrnnej správe sa situácia posudzuje na základe údajov získaných od organizácie EUROCONTROL, vzorky leteckých spoločností predstavujúcej 70 % celkovej prevádzky v EÚ, koordinátorov prevádzkových intervalov a cestovných kancelárií; ako aj informácií získaných od Európskeho centra pre prevenciu a kontrolu chorôb (ECDC), Svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) a členských štátov, ktoré sa týkajú epidemiologickej situácie a jej prognózy a prijatých opatrení na zamedzenie šírenia nákazy.

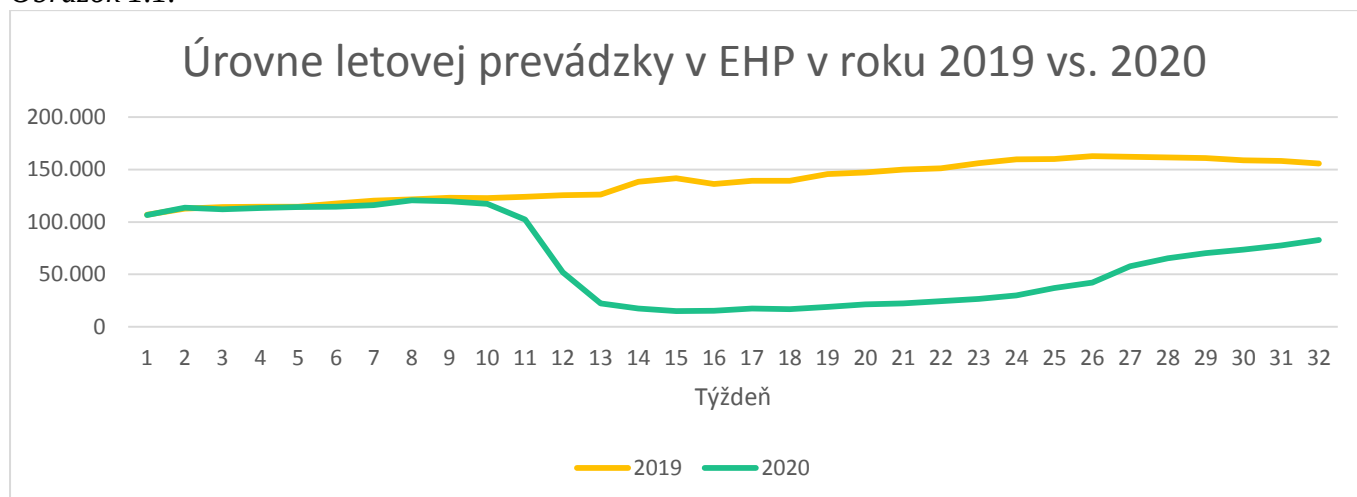
2. Bezprecedentný pokles letovej prevádzky

a) Zníženie úrovne letovej prevádzky medzi rokmi 2019 a 2020 (zodpovedajúce obdobie)

Na účely tejto správy boli údaje o úrovniach letovej prevádzky, využívaní prevádzkových intervalov, koeficiente zaťaženia cestujúcimi a zrušených letoch počas určitého týždňa roka 2020 porovnané s rovnakým týždňom roka 2019.

Podľa údajov Eurocontrolu sa zníženie prevádzky v EHP začalo v 11. týždni pri poklese o 17 % v porovnaní s rovnakým týždňom roka 2019. Tento vývoj pokračoval rýchlym poklesom v 12. a 13. týždni o 59 % a 82 % v porovnaní s rokom 2019. Najnižšie údaje boli zaznamenané v 15. a 16. týždni (pokles o 89 %). Prevádzka sa následne začala postupne zvyšovať, ale k 22. júnu 2020 (26. týždeň) stále dosahovala len 26 % úrovne z roku 2019, čo predstavuje pokles prevádzky o 74 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom. V polovici augusta 2020 bola stále nižšia o 47 % v porovnaní s rovnakým obdobím roka 2019.

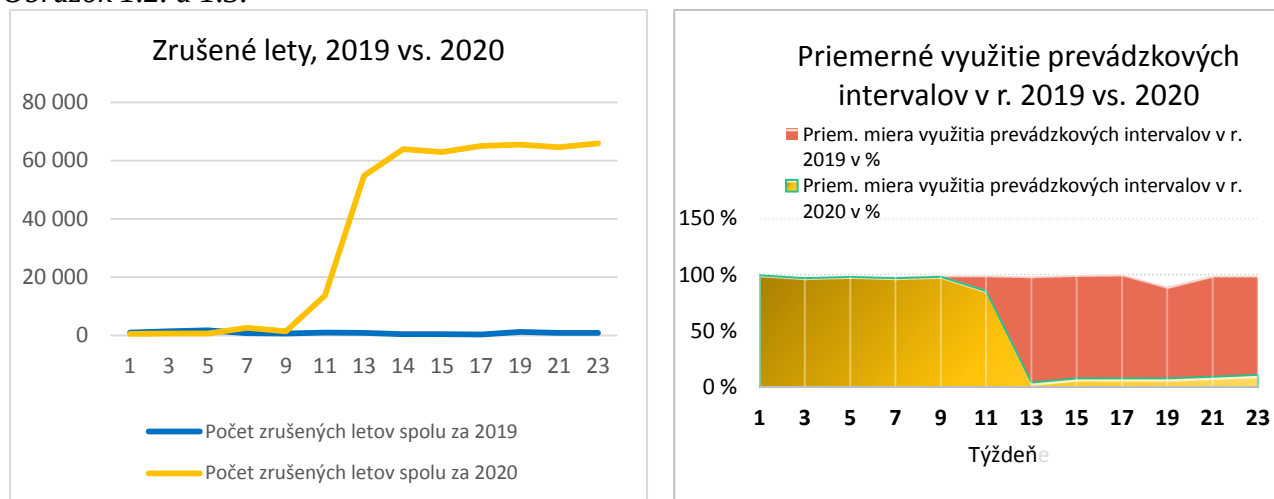
Obrázok 1.1.



(zdroj: Eurocontrol)

V dôsledku poklesu prevádzky prudko klesla aj miera využitia prevádzkových intervalov (obrázok 1.3) a výrazne sa zvýšil počet zrušených letov (obrázok 1.2) v porovnaní s rovnakým obdobím roka 2019. Od 11. týždňa možno pozorovať prudké zníženie využívania prevádzkových intervalov, ktoré sa od 14. týždňa stabilizovalo na veľmi nízkej úrovni a zostáva pod 20 %. Rušenie letov sa začalo zvyšovať od 9. týždňa a výraznejšie stúpalo od 11. týždňa.

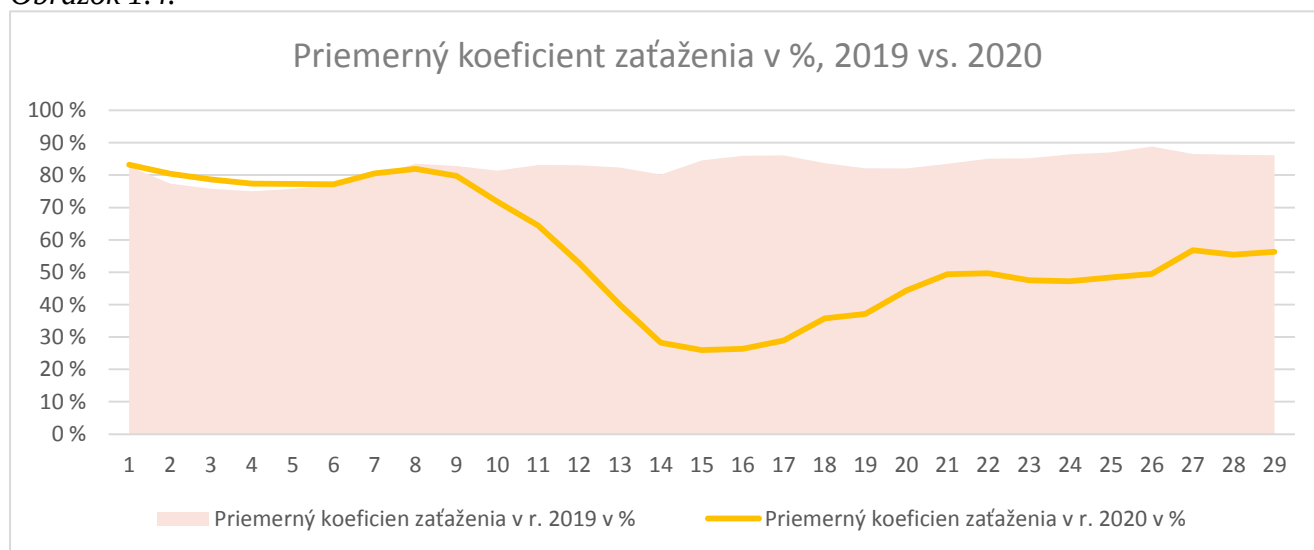
Obrázok 1.2. a 1.3.



Zdroj (obrázok 1.2 a 1.3): Údaje od leteckých dopravcov zhromaždené Komisiou⁵.

Priemerný koeficient zaťaženia cestujúcimi v prípade 10 európskych leteckých dopravcov, ktorí Komisii poskytli údaje, klesol z 80 % v 9. týždni na 26 % v 15. týždni. Okrem toho, že leteckí dopravcovia lietajú menej, tých niekoľko zostávajúcich letov nie je dostatočne obsadených. Do 23. týždňa, keď bola letecká doprava v rámci EÚ do značnej miery obnovená, sa priemerný koeficient zaťaženia cestujúcimi zvýšil na 44 % a v polovici augusta až na 56 %. Počas rovnakého týždňa v roku 2019 bol priemerný koeficient zaťaženia cestujúcimi u rovnakého leteckého dopravcu od 75 % (4. týždeň) do 89 % (26. týždeň).

Obrázok 1.4.



Zdroj: Údaje od leteckých dopravcov zhromaždené Komisiou⁶.

⁵ Dátový súbor o využívaní prevádzkových intervalov poskytlo Komisii 9 veľkých európskych leteckých dopravcov (klasických, nízkonákladových a regionálnych). Údaje sa vzťahujú na počet využitých prevádzkových intervalov v porovnaní s prevádzkovými intervalmi, ktoré mali k dispozícii na začiatku sezóny [k východiskovému dátumu určovania historických práv (Historic Baseline Date)]. Desiat veľkých európskych leteckých dopravcov (klasických, nízkonákladových a regionálnych) poskytlo Komisii dátový súbor o zrušených letoch.

b) Zníženie úrovne letovej prevádzky z dôvodu pandémie COVID-19

Ochorenie COVID-19 sa rozšírilo po celom svete, pričom prípady nákazy sa vyskytli na piatich kontinentoch. Hoci WHO a ECDC vo všeobecnosti nepovažujú cestovné obmedzenia za najúčinnější spôsob boja s pandémiou, WHO spolu s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO), ako aj ECDC uviedli, že krátkodobé cestovné obmedzenia môžu prispieť k zamedzeniu šírenia nákazy⁷. Mnoho krajín zareagovalo na vypuknutie pandémie COVID-19 zavedením zákazov letov a cestovných obmedzení, pričom niektoré z nich sú ešte stále v platnosti⁸. To výrazne ovplyvnilo medzinárodnú leteckú dopravu, keďže obmedzenia, ktoré povoľujú iba „najnutnejšie cesty“, potláčajú dopyt na úroveň, ktorá znemožňuje komerčné prevádzkovanie väčšiny trás⁹.

Zákazy letov v rámci EÚ zdôvodnili členské štáty ako opatrenie na zamedzenie šírenia ochorenia COVID-19, zdôvodnili ich aj obavami, že opatrenia prijaté niektorými krajinami nie sú dostatočne účinné, a štatistickými údajmi WHO a ECDC o počte nových prípadov¹⁰. Rozsah zákazov cestovania a lietania bol rôzny¹¹. S cieľom podporiť nepretržitú prevádzku nákladných služieb Komisia zaviedla usmernenia na uľahčenie prepravy leteckého nákladu počas pandémie COVID-19¹². Najvyššia miera zákazov letov medzi členskými štátmi bola zaznamenaná v období 20. marca – 26. marca 2020, počas ktorého zaviedlo zákaz letov 20 členských štátov¹³. Nasledovalo postupné uvoľňovanie obmedzení, pričom 31. marca platili zákazy letov v 16 členských štátoch a 6. apríla v 14 členských štátoch. K 7. júlu platili zákazy letov v 7 členských štátoch a vzťahovali sa na niekoľko konkrétnych krajín s vyššou mierou prípadov ochorenia COVID-19¹⁴.

Pokiaľ ide o lety mimo EÚ, Komisia 16. marca 2020 prijala oznámenie¹⁵, v ktorom odporučila dočasne obmedziť cesty z tretích krajín do regiónu EU+, ktoré nie sú nevyhnutné,¹⁶ a to na jeden mesiac. Hlavy štátov a predsedovia vlád EÚ sa 17. marca 2020 dohodli na uplatnení dočasného obmedzenia ciest, ktoré nie sú nevyhnutné. Obmedzenie uplatnili aj štyri štáty pridružené k schengenskému priestoru. Toto obmedzenie bolo odvtedy niekoľkokrát predĺžené.

⁶ Dátový súbor s koeficientmi zaťaženia cestujúcimi poskytl Komisia 10 veľkých európskych leteckých dopravcov (klasických, nízkonákladových a regionálnych).

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 Pokiaľ ide o dlhodobé cestovné obmedzenia, po prijatí opatrení na zamedzenie šírenia nákazy zvyčajne nemajú účinok.

⁹ Ako bolo preukázané poklesom prevádzky opísaným v oddiele a. a predovšetkým dôvodom, pre ktorý bola výnimka zavedená.

¹⁰ ICAO požaduje, aby boli cestovné obmedzenia, ktoré majú výrazný vplyv na medzinárodnú leteckú dopravu, oznámené WHO. V rámci EÚ nariadenie č. 1008/2008 vyžaduje, aby boli zákazy letov v rámci EHP oznámené ostatným členským štátom a Komisii. Musia byť primerané, nediskriminačné a odôvodnené.

¹¹ Zákazy môžu byť mierené na jeden alebo viacero členských štátov, môžu sa vzťahovať na všetky lety alebo všetky lety okrem repatriácie, nákladnej prepravy, štátnych letov atď.

¹² Usmernenia Európskej komisie: Uľahčenie prepravy leteckého nákladu počas pandémie COVID-19, prijaté 26. marca 2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1597918301932&uri=CELEX%3A52020XC0327%2803%29>.

¹³ Obmedzenia môžu zahŕňať aj zákazy letov do a z krajín mimo EHP.

¹⁴ Informácie o aktuálnom stave zákazu letov nájdete na stránke: https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_sk?modes=3845&category=3800.

¹⁵ COM(2020) 115, 16. marca 2020.

¹⁶ „Región EU+“ zahŕňa všetky členské štáty schengenského priestoru (vrátane Bulharska, Chorvátska, Cypru a Rumunska), ako aj štyri štáty pridružené k schengenskému priestoru.

Okrem regulačného prostredia je dôvera spotrebiteľa kľúčovým faktorom súvisiacim s pandémiou, ktorý ovplyvňuje úroveň letovej prevádzky a naznačuje prepojenie medzi poklesom leteckej prevádzky a pandémiou COVID-19. K tejto skutočnosti zatiaľ neexistuje veľa údajov. Írsky ústredný štatistický úrad vykonal prieskum dôvery cestujúcich týkajúcej sa cestovania lietadlom. Takmer štyria z piatich (78,0 %) respondentov uviedli, že predstava absolvovania medzinárodného letu v nich vyvoláva „neprijemný“ alebo „veľmi neprijemný“ pocit¹⁷.

Hospodárske správy o kríze, ktoré IATA pravidelne vydáva, ukazujú, že od februára 2020 až do približne polovice apríla klesali rezervácie v medziročnom porovnaní čoraz rýchlejšie. Odvtedy sa stav mierne zlepšil, ale ku koncu júna 2020 stále zostávajú na úrovni, ktorá je v porovnaní s minulým rokom o 82 % nižšia. Zdá sa, že existuje korelácia medzi nárastom nových prípadov a poklesom rezervácií¹⁸. Združenie IATA okrem toho od vypuknutia pandémie COVID-19 vykonáva pravidelné prieskumy týkajúce sa dôvery cestujúcich. V apríli približne 60 % respondentov uviedlo, že by sa pravdepodobne vrátili k cestovaniu do niekoľkých mesiacov od ústupu pandémie. V júni tento údaj klesol na 45 %. Respondenti uviedli, že by počkali 6 mesiacov až jeden rok, kým by sa vrátili k cestovaniu. Očakáva sa preto, že nedôvera spotrebiteľov bude pokračovať aj v nasledujúcich mesiacoch.

Uvedená skutočnosť poukazuje na silnú spojitosť medzi poklesom letovej prevádzky a vypuknutím pandémie COVID-19.

c) Zníženie úrovne letovej prevádzky bude pravdepodobne pretrvávať aj v blízkej budúcnosti

V súčasnej situácii je ťažké určiť stabilné prognózy vývoja úrovni letovej prevádzky. Podľa scenárov vypracovaných organizáciou EUROCONTROL¹⁹ (v závislosti od koordinovaného²⁰ alebo nekoordinovaného prístupu k obnove) sa odhaduje, že v prípade optimistickejšieho koordinovaného prístupu sa úroveň letovej prevádzky budú postupne zvyšovať z najnižšieho bodu v apríli 2020 na 50 % pokles v auguste 2020 v porovnaní s augustom 2019 a na 15 % pokles vo februári 2021 v porovnaní s februárom 2020. K 30. júlu IATA vo svojej hospodárskej prognóze očakáva, že výnosy na osobokilometer (RPK)²¹ v roku 2020 sa v porovnaní s rokom 2019 znížia o niečo viac než 60 %, pričom návrat k úrovňam pred pandémiou COVID-19 nenastane skôr ako v roku 2024²².

Faktormi, ktoré budú mať vplyv na vývoj úrovni letovej prevádzky, sú cestovné obmedzenia, spôsob rezervácií zákazníkov a zdravotné opatrenia regulačných orgánov uložené v tomto odvetví. Tieto

¹⁷ <https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions/>. Treba poznamenať, že v Írsku platí karanténa pre všetkých medzinárodných cestujúcich, ktorí pricestujú do Írska. Táto skutočnosť má vplyv na to, ako verejnosť vníma bezpečnosť lietania.

¹⁸ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Flexibility-will-be-critical-to-restart/>, snímka č. 4.

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

²⁰ Scenár „koordinovaných opatrení“ je založený na predpoklade spoločného prístupu k zavádzaniu prevádzkových postupov a uvoľňovaniu vnútroštátnych obmedzení. Scenár „nekoordinovaných opatrení“ predpokladá, že sa tento spoločný prístup neuskutoční.

²¹ Výnosy na osobokilometer sa rovnajú súčtu súčinov získaných vynásobením počtu cestujúcich generujúcich výnosy, ktorí boli prepravení v každom letovom úseku, vzdialenosťou na danom úseku. Výsledná hodnota sa rovná počtu kilometrov, ktoré precestovali všetci cestujúci generujúci 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/>.

faktory úzko súvisia s možnosťou opätovného výskytu prípadov a chýbajúcou vakcínou v súčasnosti. Všetky prognózy sú ovplyvnené vysokou mierou neistoty.

Pokiaľ ide o cestovné obmedzenia, ako je opísané v oddiele b, počet zákazov letov v rámci EÚ v súčasnosti klesá. Komisia odporučila členským štátom schengenského priestoru a štátom pridruženým k schengenskému priestoru, aby k 15. júnu 2020 zrušili kontroly na vnútorných hraniciach, čo viedlo k oživeniu komerčnej prepravy cestujúcich (pozri obrázok 1.1). V odporúčaní Rady sa uvádzalo, aby boli od 1. júla povolené iné ako najnutnejšie lety do a z krajín na počiatočnom zozname tretích krajín, ktorý sa bude pravidelne revidovať. Napriek tomu, že sa počas letného obdobia po uvoľnení obmedzení očakáva pokračujúce zlepšovanie letovej prevádzky v Európe, druhá vlna prípadov, ktorá bola zaznamenaná v Čínskej ľudovej republike a na viacerých miestach v EÚ, môže spôsobiť jej opätovný pokles. Hoci je v Európe možné pozorovať celkový klesajúci trend výskytu ochorenia²³, väčšina krajín EÚ/EHP stále uvádza prípady komunitného šírenia a niektoré zažívajú opätovný nárast prípadov alebo veľké lokalizované ohniská²⁴. Ľudstvo má okrem toho historickú skúsenosť s tým, že pandémie prichádzajú vo viacerých vlnách. To môže viesť k opätovnému zavedeniu zákazov a zníženiu letovej prevádzky.

Pokiaľ ide o budúci dopyt po leteckej doprave a dôveru spotrebiteľov, zainteresované strany, ktoré Komisia kontaktovala (letecké spoločnosti, cestovné kancelárie, počítačové rezervačné systémy), uviedli, že je veľmi náročné vypracovať prognózy na obdobie po zimnej plánovacej sezóne 2020/2021. Zatiaľ čo letecké spoločnosti v období pred pandemiou COVID-19 už boli schopné ponúkať letové poriadky na nasledujúci rok, letecké spoločnosti v súčasnosti majú s predpovedaním letových poriadkov na nadchádzajúcu sezónu problémy. Letecké spoločnosti svoje letové poriadky neustále revidujú, aby dokázali reagovať na nepredvídateľné zmeny cestovných alebo letových obmedzení a nepredvídateľný dopyt cestujúcich²⁵.

Z údajov o rezerváciách cestujúcich vyplýva, že mesačné rezervácie do marca 2021 sú v porovnaní s rovnakým mesiacom predchádzajúceho roka stále výrazne nižšie. Napriek tomu, že rezervácie v rámci EÚ na leto 2020 sa začali zvyšovať, zdá sa, že letecké spoločnosti nedokážu dosiahnuť úroveň z minulého roka, pretože počas troch mesiacov sa neuskutočnili žiadne rezervácie. Stále nie je jasné, či je tento dopyt stratený alebo ho ešte bude možné zachrániť vďaka neskorším rezerváciám v ďalšom období tejto sezóny²⁶. Miera rezervácií letov mimo EÚ je ešte nižšia.

²³ 25. týždeň 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>. Vo viacerých krajinách začala krivka nahlásených prípadov znova rásť (napríklad v Portugalsku, Švédsku, Chorvátsku, Luxembursku).

²⁵ Letecké spoločnosti musia plánovať a byť pripravené na viacero scenárov, keď neexistujú jednoznačné trendy v správaní spotrebiteľov, vývoji ochorenia a zmierňovaní pravidiel o využívaní prevádzkových intervalov. To vedie k neoptimálnym rozhodnutiam týkajúcim sa nákladov na infraštruktúru, prácu a marketing. Zimná sezóna je pre letecké spoločnosti, ktoré väčšinu svojho zisku nadobúdajú počas letnej sezóny, väčšou výzvou aj počas normálneho roka. Zdá sa, že tohtoročné vyhliadky leteckých spoločností na zimné obdobie budú spojené s problémami, pretože spoločnosti sa nebudú môcť spoliehať na rezervu zo ziskového letného obdobia.

²⁶ Letecké spoločnosti poukazujú na to, že rezervačné postupy spotrebiteľov sa zmenili. Pretým si spotrebiteľia rezervovali lety mesiace vopred, zatiaľ čo teraz, v dôsledku zníženej predvídateľnosti a dôvery v cestovanie, sa rezervácie uskutočňujú oveľa neskôr. Z informácií od združenia IATA vyplýva, že približne 60 % rezervácií sa teraz realizuje dva týždne pred dátumom letu, zatiaľ čo v rovnakom období v roku 2019 sa viac než 60 % rezervácií uskutočnilo v rozpätí viac ako 20 dní až 11 dní vopred.

Pokiaľ ide o iné regulačné zdravotné opatrenia, v rámci stratégie ukončenia opatrení sa v letectve zavádzajú hygienické opatrenia, napríklad opatrenia, ktoré vychádzajú z usmernení EASA/ECDC²⁷. Opatrenia týkajúce sa dodržiavania odstupov a dezinfekcie priestorov môžu viesť k obmedzeniu množstva cestujúcich a letov, ktoré budú letiská schopné obslúžiť, v porovnaní so situáciou pred pandémiou. Môžu dočasne alebo natrvalo znížiť efektívnu letiskovú kapacitu (a teda počet prevádzkových intervalov) v porovnaní so situáciou pred pandémiou COVID-19.

V dôsledku toho letecké spoločnosti iba postupne zvyšujú kapacitu ponúkanú na trhu, pričom v porovnaní s rokom 2019 zvyčajne obsluhujú významný počet trás, ale s oveľa nižšou frekvenciou, t. j. menším využívaním sérií prevádzkových intervalov.

Z uvedeného vyplýva, že úrovne letovej prevádzky sa v roku 2020 nevrátia na úrovne z roku 2019. Výhľad po roku 2020 je veľmi neistý, ale trend opätovného nárastu prípadov a potreba dodržiavania hygienických opatrení na zamedzenie šírenia nákazy naznačujú, že ani v blízkej budúcnosti nedosiahne letová prevádzka úrovne z roku 2019.

3. Udržiavanie najlepšieho možného využitia letiskovej kapacity

Od prijatia výnimky pre prevádzkové intervaly je Komisia v úzkom kontakte s hlavnými skupinami zainteresovaných strán, leteckými spoločnosťami, letiskami a koordinátormi prevádzkových intervalov s cieľom monitorovať vykonávanie opatrení. Ukázalo sa, že toto opatrenie viedlo k určitým nedostatkom.

Predčasné vrátenie prevádzkových intervalov

Článok 10a ods. 3 nariadenia o prevádzkových intervaloch v znení nariadenia (EÚ) 2020/459 stanovuje, že výnimka podľa tohto článku je pre dotknutých leteckých dopravcov podmienená sprístupnením nevyužitých prevádzkových intervalov koordinátorovi na prerozdelenie iným leteckým dopravcom. Zatiaľ čo v odôvodnení 7 sa používa v súvislosti s leteckými dopravcami pojem „bezodkladne“, v článku 10a ods. 3 sa nestanovuje žiadna konkrétna lehota. Útvary Komisie v liste leteckým spoločnostiam, letiskám a koordinátorom prevádzkových intervalov zo 16. apríla 2020 dôrazne vyzvali leteckých dopravcov, aby vrátili prevádzkové intervaly najmenej dva týždne pred pôvodne plánovaným dňom prevádzky. Cieľom bolo v plnej miere zachovať cieľ výnimky a zároveň pokiaľ možno optimalizovať využitie kapacity letiska. Leteckí dopravcovia, ktorí vrátili prevádzkové intervaly dostatočne včas, nestratili svoje historické práva, ale nedôjde ani k zbytočnému plytvaniu letiskovou kapacitou. Niektoré skúsenosti ukazujú výhody tohto riešenia. Nákladná doprava napríklad mohla využiť prevádzkové intervaly vrátené leteckými dopravcami, ktoré by ich za normálnych okolností využili na osobnú dopravu. Niekoľko leteckých spoločností, ktoré poskytli Komisii spätnú väzbu, uviedlo, že mohli bez ťažkostí požiadať o prevádzkové intervaly z fondu, ponúkať služby v odlišných časoch alebo v niektorých prípadoch pre nové trasy.

Európske združenie koordinátorov letísk (European Airport Coordinators Association – EUACA) monitorovalo postup vracania a časovania prevádzkových intervalov na niekoľkých letiskách²⁸. Zo

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

²⁸ Združenie EUACA zhromaždilo údaje od nasledujúcich letísk: Amsterdam (NL); Štokholm Arlanda (SE); Barcelona, Palma de Mallorca, Madrid, Las Palmas (ES); Brusel (BE); Paríž Charles de Gaulle, Lyon, Nice,

zhromaždených údajov vyplýva, že veľmi neskoré zrušenie a vrátenie prevádzkových intervalov, menej než jeden týždeň vopred, uskutočnili letecké spoločnosti predovšetkým v prípade letov naplánovaných na marec. Leteckí dopravcovia postupne začali vracat' prevádzkové intervaly skôr a v polovici júna 2020 bola väčšina prevádzkových intervalov na vybraných letiskách vrátená 3 týždne pred naplánovaným dátumom prevádzky alebo skôr, ale významná časť (34,6 %) ich bola stále vrátená neskôr²⁹.

Zatiaľ čo zainteresované strany v nákladnej doprave vo všeobecnosti uviedli, že takéto operácie je možné naplánovať s krátkym predstihom, pre komerčné osobné lety existoval široký konsenzus, že ich naplánovaniu je potrebné venovať viac času. Na jednej strane to naznačuje, že ak by letecké spoločnosti stále vracali prevádzkové intervaly dostatočne včas, možno by viac leteckých spoločností vedelo dočasne plánovať a využívať tieto prevádzkové intervaly a poskytovať rôzne služby. Bolo by to prospešné pre cestujúcich a vo všeobecnosti pre zachovanie prepojenosti. Na druhej strane, niektoré letecké spoločnosti poukazujú na to, že správanie cestujúcich týkajúce sa rezervácií sa výrazne zmenilo a, ako bolo uvedené, cestujúci sa v súčasnosti o rezervovaní letu rozhodujú do štyroch týždňov pred jeho plánovaným dátumom. Tieto letecké spoločnosti tvrdia, že štyri týždne vopred nevedia s dostatočnou istotou určiť koeficient zaťaženia letu cestujúcimi, aby mohli prijať informované rozhodnutie o tom, či prevádzkový interval využijú alebo vrátia.

Ťažkosti letísk a poskytovateľov letiskových služieb pri efektívnom plánovaní prevádzky

Letiská, ktoré poskytli Komisii spätnú väzbu, tvrdia, že čím bližšie ku dňu prevádzky sa prevádzkové intervaly vrátia, tým náročnejšie a nákladnejšie je pre ne naplánovať prevádzku. Súčasťou plánovania je zváženie otázok týkajúcich sa zamestnancov, otvorenia infraštruktúry a súvisiacich služieb (napr. zariadenia a zamestnanci bezpečnostnej služby, kapacity terminálu, prevádzka nástupného mosta, zamestnanci upratovacej služby, elektrická energia, IT systémy). Nižšie ako očakávané objemy premávky budú mať za následok vyššie náklady pre letiská, zatiaľ čo vyššie objemy premávky oznámené na poslednú chvíľu môžu mať za následok nedostatok zamestnancov a ťažkosti pri plánovaní opatrení týkajúcich sa dodržiavania odstupov a hygienických opatrení. Následkom oboch situácií budú značné náklady pre letiská.

Riziko vylúčenia konkurencie z letísk

Pridelovanie prevádzkových intervalov pre zimnú plánovaciu sezónu 2020/2021 sa uskutoční s vedomím, že sezóna bude označená za obdobie zotavenia z dôsledkov pandémie koronavírusu a že v nasledujúcich mesiacoch sa aj naďalej môžu objavovať ďalšie nepredvídateľné zmeny. Letecké spoločnosti, ktoré si uvedomujú možnosť predĺženia výnimky počas obdobia pridelenia prevádzkových intervalov, môžu žiadať o prevádzkové intervaly na účely zvýšenia svojho portfólia prevádzkových intervalov. Letecké spoločnosti môžu požiadať o vyšší počet prevádzkových intervalov než je počet, ktorý zodpovedá ich historickým právam. Vďaka výnimke ich nebude potrebné prevádzkovať, aby získali rovnaké prevádzkové intervaly v nasledujúcej ekvivalentnej sezóne. Môžu navyše namiesto uvoľnenia prevádzkových intervalov, ktoré nevyužívajú, vylúčiť vstup konkurentov na trh. Predstavuje to problém najmä tam, kde letecké spoločnosti už ohlásili, že

Nantes (FR); Düsseldorf, Frankfurt (DE); Faro, Funchal, Lisabon, Porto, Ponta Delgada (PT); Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Viedeň, Salzburg (AT); Helsinki (FI); Heraklion (EL); Krakov, Varšava (PL); Larnaka (CY); Londýn Heathrow, Londýn Stansted (UK); Oslo (NO); Praha (CZ); Sofia (BG).

<https://www.euaca.org/FNewsDetail.aspx?id=388&popup=1>.

nemajú v úmysle prevádzkovať svoje prevádzkové intervaly alebo ich viac nemôžu prevádzkovať, pretože sa rozhodli natrvalo zredukovať flotilu alebo počet zamestnancov.

Posúdenie situácie by sa malo zaoberať aj rizikom, že nasledujúca sezóna môže priniesť štrukturálne zníženie kapacity leteckých spoločností na trhu, či už prostredníctvom stiahnutia lietadiel alebo v dôsledku odchodu z trhu. Trh sa môže stabilizovať na úrovni nižšej, než bola zaznamenaná v roku 2019, a vzniká otázka, kedy by sa od leteckých spoločností malo vyžadovať, aby sa prispôbili situácii s nižšou úrovňou premávky, ktorú zapríčinila pandémia, prostredníctvom obnovenia pravidiel využitia alebo straty 80/20.

4. Závery

Napriek postupnému nárastu sú súčasné úrovne letovej prevádzky v porovnaní s rovnakým obdobím roka 2019 stále nízke. Napriek ťažkostiam pri presnom predpovedaní obnovy úrovni leteckej premávky je rozumné očakávať, že sa v blízkej budúcnosti nevrátia na úrovne pred pandémiu COVID-19. Kľúčovými faktormi budú vládne obmedzenia platné pre cestovanie a lety z/do určitých destinácií, hygienické opatrenia umožňujúce bezpečné cestovanie a dôvera spotrebiteľov. Pokles premávky a jej obnova sú úzko spojené s pandémiou COVID-19. Podmienky uvedené v článku 10a ods. 4 a opísané v úvode, ktoré sú potrebné na predĺženie výnimky delegovaným aktom po letnej plánovacej sezóne 2020, sú teda splnené.

V súvislosti s fungovaním súčasných opatrení však boli zistené určité nedostatky, čo si môže vyžadovať ďalšie úvahy o vhodných politických riešeniach.

Komisia dospela k záveru, že:

- je potrebné pokračovať v zmiernení pravidiel využitia alebo straty aj po letnej plánovacej sezóne 2020;
- budúci vývoj pandémie zostáva značne neistý, a to isté teda platí aj o ceste k stabilizácii úrovni a spôsobov premávky po roku 2020, najmä z dlhodobého hľadiska. Preto môže byť potrebný ďalší regulačný zásah nad rámec jednoduchého predĺženia trvania výnimky delegovaným aktom.
- Z takéhoto dlhodobého hľadiska môže byť potrebné, aby bolo zmiernenie pravidiel využitia alebo straty navrhnuté tak, aby sa minimalizovali všetky rušivé vplyvy na trh a podporovalo sa najlepšie možné využitie obmedzenej letiskovej kapacity, a zároveň aby sa zabezpečilo, že toto zmiernenie nepovedie k dodatočným emisiám skleníkových plynov v dôsledku prázdnych alebo takmer prázdnych letov prevádzkovaných iba na účely udržania si príslušných letiskových prevádzkových intervalov.

Komisia predĺži platnosť zmiernenia pravidiel o využívaní prevádzkových intervalov delegovaným aktom v rozsahu, ktorý bude zodpovedať zistenej situácii.

V prípade akýchkoľvek opatrení z dlhodobiejšieho hľadiska bude naďalej viesť konzultácie so zainteresovanými stranami, pokiaľ ide o uplatňovanie a nedostatky pri uplatňovaní výnimky pre prevádzkové intervaly s cieľom určiť vhodné politické riešenie.