



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. szeptember 14.
(OR. en)

10631/20

Intézményközi referenciaszám:
2020/0042(COD)

AVIATION 155

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. szeptember 14.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2020) 558 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2020. március 30-i (EU) 2020/459 európai parlamenti és tanácsi rendelet 10a. cikkének (5) bekezdése alapján

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 558 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2020) 558 final

Brüsszel, 2020.9.14.
COM(2020) 558 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló
95/93/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2020. március 30-i (EU) 2020/459
európai parlamenti és tanácsi rendelet 10a. cikkének (5) bekezdése alapján**

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	2
2.	A LÉGI FORGALOM SOHA NEM LÁTOTT CSÖKKENÉSE	3
a.	A légi forgalom csökkenése 2019 és 2020 között (ugyanabban az időszakban)	3
b.	A légi forgalom csökkenésének oka a Covid19-világjárvány kitörése.....	5
c.	A légi forgalom csökkenése a belátható jövőben valószínűleg továbbra is fenn fog állni	6
3.	A REPÜLŐTÉRI KAPACITÁS LEHETŐ LEGJOBB KIHASZNÁLÁSÁNAK FENNTARTÁSA .	8
4.	KÖVETKEZTETÉSEK.....	10

1. Bevezetés

A Covid19-világjárvány 2020 eleje óta súlyos negatív hatást gyakorol az európai és globális légi közlekedésre. Az IATA 2020 júniusában bejelentette, hogy a légitársaságok 2020-ban várhatóan eddig példa nélkül álló, 83,4 milliárd USD (3,2 % nettó árrés) nettó veszteséget könyvelhetnek el¹. Az uniós tagállamok és a harmadik országok által a világjárvány következtében bevezetett egészségvédelmi intézkedések és utazási korlátozások hatására jelentősen csökkent a fogyasztói kereslet és bizalom, ami viszont a légi forgalom soha nem látott és tartós visszaeséséhez vezetett az Európai Unióban². Az európai légtérben üzemeltetett járatok száma 2020 márciusában és áprilisában 90 %-kal csökkent 2019 ugyanezen időszakához képest³. Az európai repülőterek 2020. március 1-jén még több mint 5 millió utast szolgáltak ki, de ez a szám 2020. március 31-re mindössze 174 000-re csökkent (2019. március 31-hez képest ez 97,1 %-os visszaesést jelent). 2020. július 26-án 72 %-os visszaesés volt megfigyelhető 2019. július 26-hoz képest⁴.

2020. március 30-án az EU elfogadta a 95/93/EGK rendelet módosításáról szóló (EU) 2020/459 rendeletet (a továbbiakban: résidőrendelet), hogy mentességet biztosítson a légitársaságoknak az úgynevezett „használd vagy elveszít” szabály alól. A résidőrendelet – 10. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett – 8. cikkének (2) bekezdése értelmében a légi fuvarozóknak fel kell használniuk a részükre kiosztott résidősorozat legalább 80 %-át, különben e résidők tekintetében elveszítik időrendi elsőbbségüket. A módosítás mentességet biztosít a felhasználási követelmény alól a 2019/2020. téli menetrendi időszak egy része és a 2020. nyári, 2020. október 24-ig tartó menetrendi időszak tekintetében. A módosítás célja a légi fuvarozók pénzügyi stabilitásának védelme, és az olyan üres vagy nagyrészt üres járatok negatív környezeti hatásának kiküszöbölése, amelyek üzemeltetésére kizárólag az érintett repülőtéri résidők fenntartása céljából kerül sor. A módosítás lehetővé teszi a Bizottság számára 2021. április 2-ig, hogy egy vagy több felhatalmazáson alapuló jogi aktussal meghosszabbítsa a mentesség időtartamát.

A résidőrendelet 10a. cikkének (5) bekezdése értelmében a Bizottság folyamatosan figyelemmel kíséri a légi forgalmi helyzetet és a Covid19-járványt a 10a. cikk (4) bekezdésében szereplő alábbi követelmények tekintetében:

- a légi forgalom csökken 2019 és 2020 között (ugyanabban az időszakban);
- a légi forgalom csökkenésének oka a Covid19-világjárvány kitörése;
- a légi forgalom csökkenése a belátható jövőben valószínűleg továbbra is fenn fog állni.

Ugyanezen cikknek megfelelően a Bizottság – a rendelkezésére álló információk alapján – 2020. szeptember 15-ig összefoglaló jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, és szükség esetén felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el, amellyel meghosszabbítja a mentesség időtartamát.

¹ A légi közlekedési ágazat gazdasági teljesítménye – 2020. június.

² Az Egészségügyi Világszervezet január 30-án nemzetközi horderejű közegészségügyi-járványügyi szükséghelyzetet hirdetett, majd március 11-én világjárvánnyá nyilvánította a Covid19-et; [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)) és <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>; A légi áru fuvarozás is jelentősen csökkent: az IATA jelentése szerint az áru fuvarozás vonatkozásában 2019 áprilisa és 2020 áprilisa között 27,7 %-kal csökkent a globális tonnakilométer (Alan Dron, Aviation Daily, 2020. június 4.).

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

Az összefoglaló jelentés az Eurocontrol adatai, az uniós forgalom 70 %-át képviselő kiválasztott légitársaságok, a résidő-koordinátorok és az utazási irodák adatai, továbbá az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ (ECDC), az Egészségügyi Világszervezet (WHO) és tagállamok járványügyi információi és előrejelzései, valamint a meghozott visszaszorítási intézkedések alapján értékeli a helyzetet.

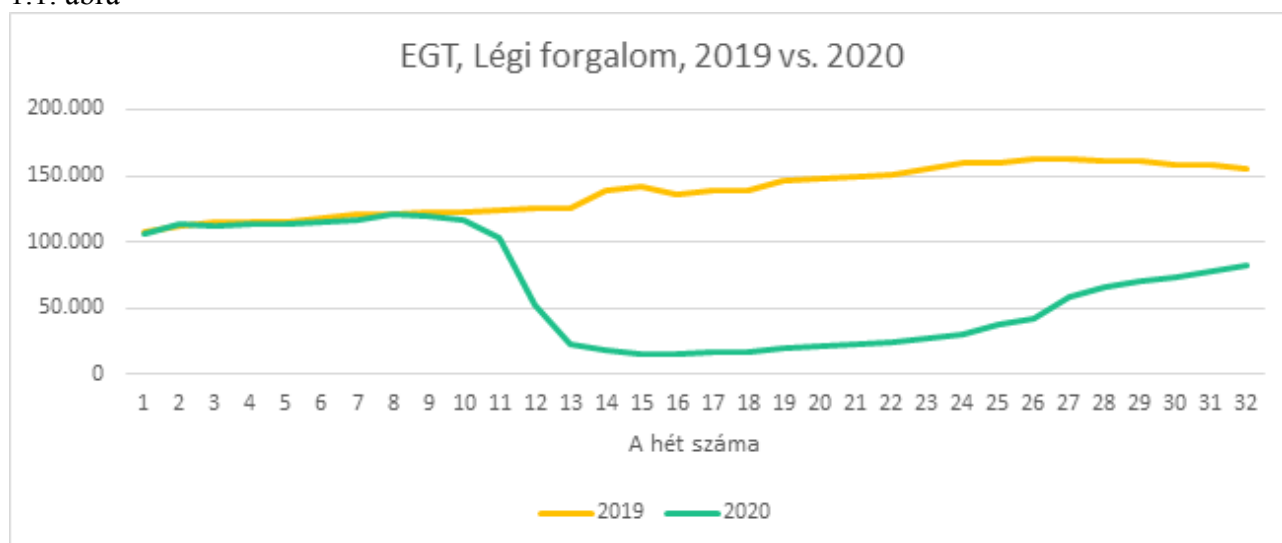
2. A légi forgalom soha nem látott csökkenése

a. A légi forgalom csökkenése 2019 és 2020 között (ugyanabban az időszakban)

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

Az Eurocontrol adatai szerint az Európai Gazdasági Térségben a 11. héten kezdett csökkenni a forgalom, 2019 ugyanezen időszakához képest 17 %-kal. A 12. és 13. héten 2019-hez képest ez gyorsan tovább csökkent 59 %-ra, illetve 82 %-ra. A legalacsonyabb forgalom a 15. és 16. héten volt megfigyelhető (89 %-os csökkenés). A forgalom ezt követően fokozatosan nőni kezdett, de 2020. június 22-vel kezdődően (26. hét) még mindig csak a 2019. évi szint 26 %-át érte el, ami az előző évi forgalomhoz képest 74 %-os csökkenés. 2020 augusztusának közepére a forgalom még mindig 47 %-kal elmaradt a 2019. évi ugyanazon időszakban megfigyelt forgalomtól.

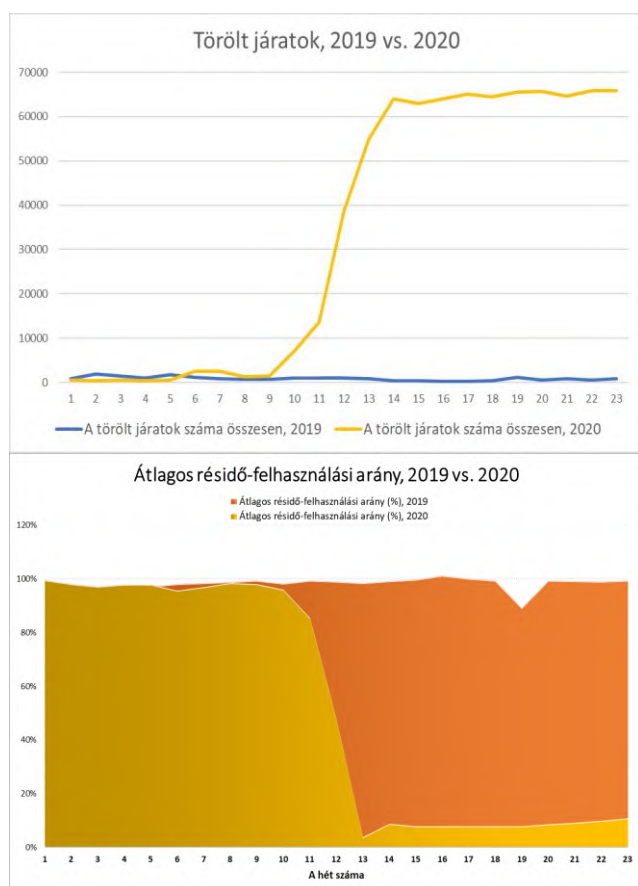
1.1. ábra



(Forrás: Eurocontrol)

A forgalom csökkenése miatt a résidők felhasználása jelentősen visszaesett (1.3. ábra), a járatotrlések száma pedig ugrásszerűen megnőtt (1.2. ábra) 2019 ugyanezen időszakához képest. A 11. héttől kezdve jelentősen visszaesett a résidők felhasználása, amely a 14. héttől nagyon alacsony szinten stabilizálódott, és 20 % alatt marad. A járatotrlések a 9. héttől egyre gyakoribbak, majd a 11. héttől kezdve ugrásszerűen nő a számuk.

1.2. és 1.3. ábra

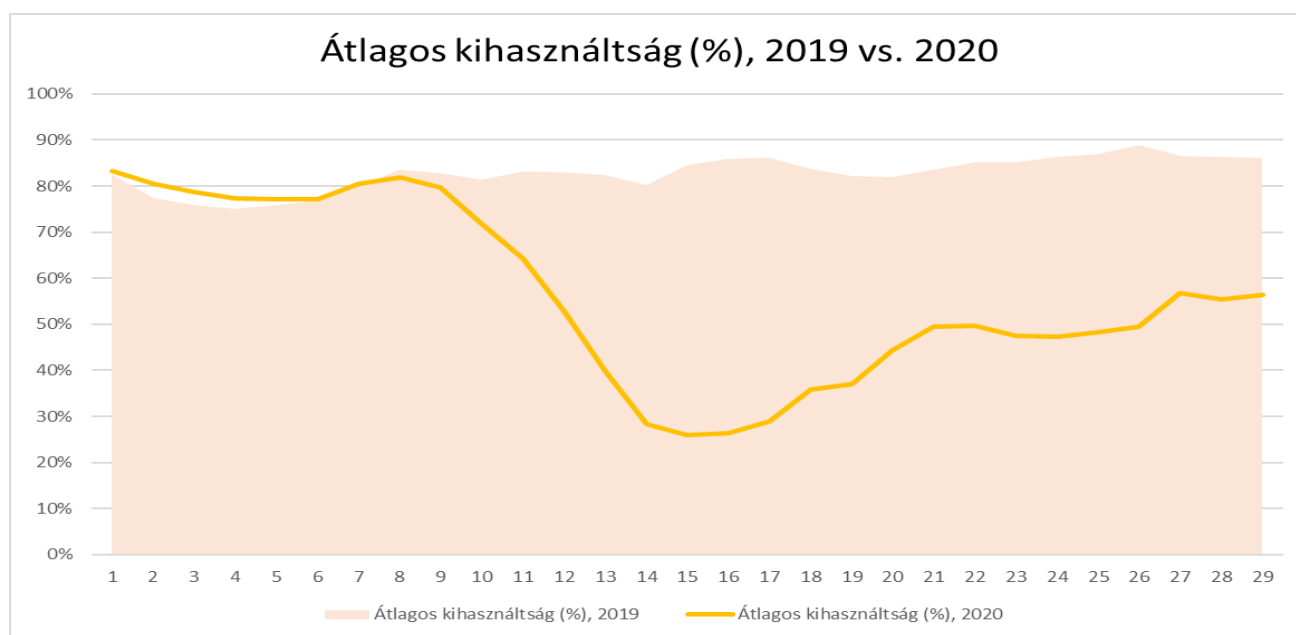


Forrás (1.2. és 1.3. ábra): A Bizottság által a légi fuvarozóktól gyűjtött adatok⁵

Ugyanakkor a Bizottság számára adatokat szolgáltató 10 európai légi fuvarozó átlagos kihasználtsága 80 %-ról (9. hét) 26 %-ra (15. hét) csökkent. Nemcsak a légi fuvarozók repülnek kevesebbet, hanem továbbra is alacsony a megmaradt néhány járat kihasználtsága. A 23. hétre, amikor az EU-n belüli légi közlekedés jelentős mértékben újraindult, az átlagos kihasználtság 44 %-ra, majd augusztus közepén 56 %-ra nőtt. 2019 ugyanezen hetében ugyanezen légi fuvarozók átlagos kihasználtsága 75 % (4. hét) és 89 % (26. hét) között mozgott.

1.4. ábra

⁵ 9 nagy európai légi fuvarozó (hagyományos, diszkont és regionális) bocsátott a Bizottság rendelkezésére adatokat a résidő felhasználásával kapcsolatban. Az ábrák a felhasznált résidők számát hasonlítják össze a szezon kezdetét megelőző résidők számával (történeti viszonyítási dátum). 10 nagy európai légi fuvarozó (hagyományos, diszkont és regionális) bocsátott a Bizottság rendelkezésére adatokat a járat törölésekkel kapcsolatban.



Forrás: A Bizottság által a légi fuvarozóktól gyűjtött adatok⁶

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

A Covid19-világjárvány öt földrészen söpört végig. Bár a WHO és az ECDC úgy véli, hogy a világjárványok feltartóztatásának leghatékonyabb módja általában nem az utazási korlátozás, a WHO, valamint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) és az ECDC szerint a rövid távú utazási korlátozások hozzájárulhatnak a járvány feltartóztatásához⁷. Sok ország repülési tilalommal és utazási korlátozásokkal reagált a Covid19-világjárvány kitörésére, s ezek közül néhány még mindig érvényben van⁸. Ez súlyosan érintette a nemzetközi légi közlekedést, mivel a csak az „alapvető fontosságú utazásokat” engedélyező korlátozások annyira visszavetik a keresletet, hogy a legtöbb útvonal már nem üzemeltethető kereskedelmi szempontból⁹.

Az EU-n belüli repülési tilalmakat egyrészt az indokolta, hogy a tagállamok a Covid19 terjedését feltartóztató intézkedésként tekintettek rájuk, illetve aggodalomra adott okot, hogy egyes országok által elfogadott intézkedések nem elég hatékonyak, másrészt a WHO és az ECDC új megbetegedések számára vonatkozó statisztikai adatai is indokolták őket¹⁰. Az utazási és repülési tilalmak alkalmazási köre eltért¹¹. Az áru fuvarozási szolgáltatások további biztosításának előmozdítása érdekében a Bizottság iránymutatást adott ki, amely elősegíti a légi áru fuvarozást a

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

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 A hosszú távú utazási korlátozások általában nem hatékonyak, miután megfelelő visszaszorítási intézkedések léptek életbe.

⁹ Erről tanúskodik az a) szakaszban ismertetett forgalomcsökkenés és a mentesség bevezetésének oka.

¹⁰ Az ICAO előírja, hogy be kell jelenteni a WHO-nak azokat az utazási korlátozásokat, amelyek jelentős hatással vannak a nemzetközi légi közlekedésre. Az EU-ban az 1008/2008/EK rendelet értelmében értesíteni kell a tagállamokat és a Bizottságot az EGT-n belüli repülési tilalmakról. Ezek a tilalmak legyenek arányosak, megkülönböztetésmentesek és indokoltak.

¹¹ A tilalmak egy vagy több tagállamra irányulhatnak, és kiterjedhetnek valamennyi járatra vagy valamennyi járatra a hazaszállító, áruszállító vagy állami légi járatok stb. kivételével.

Covid19-világjárvány idején¹². A tagállamok közötti repülési tilalmak csúcspontja a 2020. március 20. és március 26. közötti időszakra esett, amikor 20 tagállam vezetett be repülési tilalmat¹³. Ezt követően lassú csökkenésre került sor, és március 31-én 16 tagállamban, míg április 6-án 14 tagállamban voltak érvényben repülési tilalmak. Július 7. óta 7 tagállamban vannak érvényben repülési tilalmak néhány olyan ország vonatkozásában, ahol több Covid19-megbetegedés fordult elő¹⁴.

Az EU-n kívüli járatok tekintetében a Bizottság 2020. március 16-án közleményt¹⁵ fogadott el, amelyben ajánlotta a harmadik országokból az EU+ térségbe¹⁶ irányuló, nem alapvető fontosságú utazások ideiglenes, egy hónapra szóló korlátozását. Az EU állam- és kormányfői 2020. március 17-én megállapodtak a nem alapvető fontosságú utazások ideiglenes korlátozásának bevezetéséről. A korlátozást a négy schengeni társult állam is bevezette. A korlátozást azóta több ízben meghosszabbították.

A szabályozási környezet mellett a fogyasztói bizalom is olyan, a világjárvánnyal összefüggő kulcsfontosságú szempont, amely befolyásolja a forgalmat, és arra utal, hogy a légi forgalom csökkenése összefügg a Covid19-világjárvány kitörésével. Ezzel kapcsolatban még kevés adat áll rendelkezésre. Az Ír Központi Statisztikai Hivatal felmérést végzett az utasok légi közlekedésbe vetett bizalmával kapcsolatban. A válaszadók 78 %-a azt válaszolta, hogy „nyugtalanítja” vagy „nagyon nyugtalanítja” egy nemzetközi repülőút gondolata¹⁷.

Az IATA által rendszeresen kiadott, a válságról szóló gazdasági jelentések szerint 2020 februárja óta egyre nagyobb mértékben csökkent a foglalások száma körülbelül április közepéig. Azóta valamelyest javult a helyzet, de 2020. június végétől továbbra is 82 %-kal kevesebb foglalásra került sor. Úgy tűnik, hogy az új megbetegedések számának növekedése összefügg a foglalások számában bekövetkező csökkenéssel¹⁸. Az IATA emellett a Covid19-világjárvány kitörése óta rendszeres felmérésekre ad megbízást az utasok bizalmával kapcsolatban. Áprilisban a válaszadók mintegy 60 %-a jelezte, hogy a világjárvány megszűnését követő néhány hónapon belül valószínűleg szeretne újra utazni. Júniusra ez a szám 45 %-ra csökkent. A válaszadók 6–12 hónapot várnának, mielőtt újra utazni kezdenének. A fogyasztói bizalom hiánya az elkövetkező hónapokban így várhatóan továbbra is fennáll.

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

¹² Az Európai Bizottság iránymutatásai: A légi árufuvarozási műveletek megkönnyítése a COVID-19-járvány idején (az elfogadás dátuma: 2020. március 26.), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?qid=1597918301932&uri=CELEX%3A52020XC0327%2803%29>

¹³ A korlátozások emellett a nem EGT-országokból érkező vagy nem EGT-országokba induló járatokra vonatkozó tilalmakat is magukban foglalhatnak.

¹⁴ A jelenlegi repülési tilalmakkal kapcsolatban az alábbi internetes oldalon található információk: https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en?modes=3845&category=3800

¹⁵ COM(2020) 115, 2020. március 16.

¹⁶ Az EU+ térség a schengeni tagállamokat (beleértve Bulgáriát, Horvátországot, Ciprust és Romániát) és a négy schengeni társult országot foglalja magában.

¹⁷ <https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions/> Meg kell jegyezni, hogy Írországból karantén vonatkozik minden Írországra érkező nemzetközi utazóra. Ez hatással van a repülés biztonságával kapcsolatos közvélekedésre.

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

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

A jelenlegi körülmények között nehéz stabilan előre jelezni a forgalom alakulását. Az Eurocontrol által kidolgozott (a fellendülés összehangolt vagy nem összehangolt megközelítésétől¹⁹ függő) forgatókönyvek²⁰ becslése szerint – a legoptimistább, az összehangolt megközelítést alkalmazó forgatókönyv értelmében – a légi forgalom a 2020. áprilisi legalacsonyabb szintről fokozatosan növe 2020 augusztusában 50 %-kal marad el 2019 augusztusához képest, és 2021. februárjában 15 %-kal fog elmaradni a 2020. februári szinttől. Július 30-tól kezdve az IATA gazdasági előrejelzései szerint 2020-ban 2019-hez képest várhatóan kicsivel több mint 60 %-kal csökken az utaskilométer²¹ (RPK), és 2024-nél előbb nem áll vissza a Covid19-világjárvány kitörését megelőző szintre²².

A légi forgalom alakulását befolyásoló szempontok közé tartoznak az utazási korlátozások, a fogyasztók foglalási szokásai, valamint az ágazatra vonatkozó szabályozási egészségügyi intézkedések. Ezek szorosan összefüggenek az újabb megbetegedések lehetőségével és a vakcina jelenlegi hiányával. Minden előrejelzéshez nagy fokú bizonytalanság társul.

Az utazási korlátozások tekintetében, ahogy az a b) szakaszban szerepel, az EU-n belüli repülési tilalmak száma jelenleg csökken. A Bizottság azt ajánlotta a schengeni államoknak és a schengeni társult államoknak, hogy 2020. június 15-ével szüntessék meg a belső határellenőrzéseket, aminek eredményeként nőtt a kereskedelmi utasforgalom (lásd az 1.1. ábrát). Egy tanácsi ajánlás javasolta, hogy július 1-jétől rendszeresen felül kell vizsgálni a nem alapvető fontosságú utazások engedélyezését a harmadik országok kezdeti jegyzékében szereplő országokba való ki- és beutazás esetében. Ugyanakkor a korlátozások feloldása miatt az európai nyári időszakban várhatóan tovább nő a légi forgalom, de a fertőzés második hulláma (amely már megjelent a Kínai Népköztársaságban és számos helyen az EU-ban) hatására esetleg újra csökkenni fog. Noha Európa-szerte csökkenő tendencia figyelhető meg az új megbetegedések előfordulását illetően²³, a legtöbb uniós tagállam/EGT-ország továbbra is beszámol közösségi fertőzésekről, és néhány országban újra nőtt a megbetegedések száma vagy jelentős helyi gócpontok alakultak ki²⁴. Emellett volt már rá példa, hogy egy világjárványra több hullámban került sor. Ez újbóli tilalmakhoz és a légi forgalom csökkenéséhez vezethet.

A légi közlekedés iránti jövőbeli kereslet és a fogyasztói bizalom tekintetében a Bizottság által megkeresett érdekelt felek (légitársaságok, utazási irodák, számítógépes helyfoglalási rendszerek) szerint rendkívül nehéz előrejelzéseket tenni a 2020/2021. téli menetrendi időszakot követő időszakra. A Covid19-világjárvány kitörését megelőzően a légitársaságok potenciálisan már egy évvel előre el tudták készíteni a menetrendeket, de jelenleg nehézségekbe ütközik számukra a

¹⁹ Az összehangolt intézkedéseken alapuló forgatókönyv az üzemeltetési eljárások bevezetésével és a nemzeti korlátozások feloldásával kapcsolatos közös megközelítésen alapul. A nem összehangolt intézkedéseken alapuló forgatókönyv feltételezi, hogy nem valósul meg ilyen közös megközelítés.

²⁰ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-04/eurocontrol-aviation-recovery-factsheet-27042020.pdf>

²¹ Az utaskilométert az egyes járatszakaszokon utazó fizető utasok számának és a szakasz során megtett kilométerek számának szorzata révén kapott értékek összege adja ki. Az így kapott eredmény megegyezik az összes fizető utas által megtett kilométerek számával. 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 2020. 25. hete – <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> Több országban (például Portugáliában, Svédországban, Horvátországban és Luxemburgban) ismét nő a bejelentett megbetegedések száma.

következő szezonra vonatkozó menetrendek összeállítása. A légitársaságok folyamatosan felülvizsgálják a menetrendeket, hogy reagálni tudjanak az utazási vagy repülési korlátozásokban bekövetkező előre nem látható változásokra és a nehezen előrejelezhető utasigényekre²⁵.

Az utasok foglalásaival kapcsolatos adatok azt mutatják, hogy a havi foglalások száma 2021 márciusáig továbbra is sokkal alacsonyabb lesz, mint 2020 márciusában. Az EU-n belüli foglalások száma 2020 nyara tekintetében nőni kezdett, de úgy tűnik, hogy a légitársaságok nem érik el az előző évek szintjét, mivel három hónapon keresztül nem történt foglalás. Még nem tudni, hogy a kereslet megszűnt-e vagy még helyreállítható a járatok üzemeltetésének dátumához közeledve a szezon későbbi részében²⁶. Az EU-n kívüli járatok foglalási aránya még alacsonyabb.

Az egyéb szabályozási egészségügyi intézkedések tekintetében – az enyhítési stratégia részeként – egészségügyi intézkedésekre kerül sor a légi közlekedésben, például az EASA/ECDC iránymutatása²⁷ alapján. A távolságtartásra és a terek fertőtlenítésére vonatkozó intézkedések a világjárvány kitörését megelőző helyzethez képest a repülőterek által kiszolgálható utasok és járatok számának csökkenéséhez vezethetnek. Ezek hatására ideiglenesen vagy tartósan csökkenhet a repülőterek hatékony kapacitása (és így a résidő) a Covid19-et megelőző időszakhoz képest.

Ennek eredményeképpen a légitársaságok csak fokozatosan növelik a piacon kínált kapacitásukat, és általában jelentős számú útvonalat szolgálnak ki 2019-hez képest, de sokkal kisebb gyakorisággal és így csökkent résidősorozat-felhasználással.

A fentiek arra utalnak, hogy a légi forgalom szintje 2020-ban nem fog visszaállni a 2019. évi szintre. A 2020 utáni időszakra vonatkozó kilátások rendkívül bizonytalanok, de az újabb megbetegedésekkel kapcsolatos tendencia és az egészségügyi visszaszorítási intézkedések fenntartásának szükségessége arra utal, hogy a légi forgalom a közeljövőben nem fogja elérni a 2019. évi szintet.

3. A repülőtéri kapacitás lehető legjobb kihasználásának fenntartása

A résidőre vonatkozó követelmények alóli mentesség elfogadása óta a Bizottság szoros kapcsolatban van a főbb érdekelt csoportokkal, légitársaságokkal, repülőterekkel és résidő-koordinátorokkal, hogy nyomon kövesse az intézkedés végrehajtását. Ez megmutatta, hogy az intézkedés bizonyos hiányosságokhoz vezetett.

A résidők visszaszolgáltatásának fejlett rendszere

²⁵ A fogyasztói magatartással, a betegség alakulásával és a résidő-felhasználási szabályok lazításával kapcsolatos egyértelmű tendenciák hiányában a légitársaságoknak több forgatókönyvet kell kidolgozniuk. Ez nem optimális döntéseket eredményez az infrastrukturális, munkaügyi és munkaerőköltségek vonatkozásában. A téli időszak még egy szokásos évben is nagyobb kihívást jelent a légitársaságok számára, amelyek a profitjuk nagy részét általában nyáron termelik. Idén a nyereséges nyári szezon hiányában a légitársaságok téli kilátásai nem túl jók.

²⁶ A légitársaságok rámutatnak arra, hogy megváltozott a fogyasztói foglalási gyakorlat. A fogyasztók korábban hónapokkal előre foglaltak, míg most a rosszabb előrejelezhetőség és az utazásba vetett megfogytatkozott bizalom miatt sokkal később kerül sor a foglalásokra. Az IATA által biztosított információk szerint a foglalások körülbelül 60 %-ára most két héttel a járatok indulása előtt kerül sor, szemben 2019 ugyanezen időszakával, amikor a foglalások több mint 60 %-ára 11-több mint 20 nappal előre került sor.

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

A r sid rendeletnek az (EU) 2020/459 rendeletben módosított 10a. cikkének (3) bekezdése szerint a cikk értelmében vett mentesség azzal a feltétellel biztosított, hogy az érintett légi fuvarozó a koordinátor rendelkezésére bocsátja a fel nem használt résidőket a más légi fuvarozóknak történő újraelosztás céljából. M g a (7) preambulumbek zd s a „haladéktalanul” cselekvő légi fuvaroz okra utal, a 10a. cikk (3) bekezdése nem határoz meg konkrét határidőt. A l git rsas gokhoz, rep l terekhez és résidő-koordin torokhoz címzett, 2020.  prilis 16-i levélben a Bizottság szervezeti egységei határozottan arra  szt n zt k a légi fuvarozókat, hogy legalább két héttel a járat üzemeltetésének eredetileg tervezett napja előtt sz lg ltass k vissza a résidőket. Ez a lépés a mentesség céljának maradéktalan fenntartására és adott esetben a repülőtéri kapacitás kihasználásának optimalizálására  r nyult. A résidőket kellően korán visszasz lg ltat  légi fuvarozók nem vesz t k el korábbi jogaikat, de a repülőtéri kapacitás sem vesz k szükségtelenül kárba. A tapasztalatok ennek előnyeiről tanúskodnak. Például lehetőség nyílt légi  rufuvaroz si m veletekre a légi fuvarozók által visszasz lg ltatott olyan résidők felhasználásával, amelyeket azok általában a szem lysz llit si sz lg ltat sok vonatkozásában használtak volna fel. Több, a Bizottságnak visszajelzést adó légi társaság jelezte, hogy nem ütközött problémákba, hogy résidőket kérjenek, illetve más időpontban vagy néhány esetben új útvonalakon nyújtsanak sz lg ltat sokat.

Az EUACA (Európai Repülőtéri Koordinátorok Szövetsége) több repülőtéren nyomon követte a résidők visszasz lg ltat s nak gyakorlatát és id z t s t²⁸. Az összegyűjtött adatok szerint a nagyon későn (a járatok üzemeltetését megelőző egy héten belül) történő j rat tlr lekre és résidő-visszasz lg ltat sra elsősorban a márciusra ütemezett járatok esetében került sor. A légi fuvarozók fokozatosan kezd t k előbb visszasz lg ltatni a résidőket, és 2020 júniusának közepére a résidők többségét a kiválasztott repülőtereken legalább 3 héttel a műveletek tervezett dátumát megelőzően visszasz lg ltatt k, de jelent s r sz k (34,6 %) visszasz lg ltat s ra továbbra is később került sor²⁹.

A légi  rufuvaroz si műveletek vonatkozásában az  rdekel t felek általában jelezt k, hogy az ilyen műveletek megtervezhetők rövid határidővel, ugyanakkor az utass llit  járatok esetében nagy volt az egyetértés abban, hogy ezek megtervezéséhez több időre van szükség. Egyr sz t ez arra utal, hogy ha a légitársaságok következetesen kellően korán visszasz lg ltatj k a résidőket, talán több légitársaság tudna tervezni és tudná ideiglenesen felhasználni ezeket a résidőket különböző sz lg ltat sok biztosítására. Ez előnyös lenne az utasok és általában véve az összeköttetés fenntartása szempontjából. M sr sz t néhány légitársaság rámutatott, hogy jelentősen megváltozott az utasok foglalási magatartása, és a fentieknek megfelelően az utasok most a járatok tervezett napját megelőző négy hétben döntenek a foglalásról. Ezek a légitársaságok azzal érvelnek, hogy nem látják négy héttel előre a járatok kihaszn lt s g t, és nem tudnak megalapozott döntést hozni arról, hogy elindítsák-e a járatot vagy visszasz lg ltass k a résidőt.

A repülőterek és a repülőtéri sz lg ltat k nehézségei a műveletek hatékony tervezésével kapcsolatban

A Bizottságnak visszajelzést adó repülőterek azzal érveltek, hogy minél inkább a műveletek tervezett időpontjához közeledve kerül sor a résidők visszaadására, annál nehezebb és k lt segesebb

²⁸ Az EUACA az  l bbi repülőterekről gyűjtött adatokat: Amszterdam (NL); Stockholm Arlanda (SE); Barcelona, Palma de Mallorca, Madrid, Las Palmas (ES); Brüsszel (BE); Párizs Charles de Gaulle, Lyon, Nizza, Nantes (FR); Düsseldorf, Frankfurt (DE); Faro, Funchal, Lisszabon, Porto, Ponta Delgada (PT); Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, B cs, Salzburg (AT); Helsinki (FI); Ir klio (EL); Krakkó, Varsó (PL); L rnaka (CY); London Heathrow, London Stansted (UK); Oslo (NO); Prága (CZ); Szófia (BG).

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

számukra a műveletek tervezése. A tervezés során figyelembe kell venni az alkalmazottakkal, valamint az infrastruktúrával és a kapcsolódó szolgáltatásokkal (például a biztonsági berendezésekkel és személyzettel, a terminál kapacitásával, a légihid-műveletekkel, a takarító személyzettel, az áramszolgáltatással és az IT-rendszerekkel) kapcsolatos szempontokat. A vártnál kisebb forgalom a szükségesnél jobban megnöveli a repülőterek költségeit, míg a rövid határidővel realizálódó nagyobb forgalom miatt előfordulhat, hogy nem áll rendelkezésre kellő számú személyzet, illetve nehézségekbe ütközik a közösségi távolságtartás és az egészségügyi intézkedések megtervezése. Mindkettő jelentős költséggel jár a repülőterek számára.

A versenytársak repülőterekről való kiszorulásának kockázata

A 2020/2021. téli menetrendi időszakra vonatkozó résidőkiosztás annak ismeretében fog történni, hogy ezt a szezont a koronavírus hatásaiból való kilábalás fogja jellemezni, illetve az elkövetkező hónapokban további előre nem látható változásokra kerülhet sor a keresletben. A légitársaságok, annak tudatában, hogy ebben az időszakban sor kerülhet a mentesség meghosszabbítására, résidőt kérhetnek a résidő-portfóliójuk bővítése céljából. A légitársaságok több résidőt kérhetnek, mint amire korábban jogosultak voltak. A mentességnek köszönhetően nem kellene igénybe venniük a résidőket ahhoz, hogy ugyanannyi résidőt szerezzenek a következő egyenértékű időszakban. Továbbá, a fel nem használt résidők felszabadítása helyett előfordulhat, hogy megakadályozzák a versenytársak piacra lépését. Ez különösen akkor okoz problémát, ha a légitársaságok már bejelentették, hogy egyáltalán nem kívánják, vagy a továbbiakban nem tudják igénybe venni a számukra kiosztott résidőket, mert úgy döntöttek, hogy tartósan csökkentik a flottát és a személyzet létszámát.

A helyzet értékelésekor figyelembe kell venni annak kockázatát is, hogy a következő szezonokban a légitársaságok piaci kapacitásában potenciálisan szerkezeti csökkenés figyelhető meg, akár a légi járművek előregedés miatti forgalomból való kivonásával, akár a piacról való kilépéssel. A piac alacsonyabb szinten stabilizálódhat, mint 2019-ben, és felmerül a kérdés, hogy mikor kell előírni a légitársaságok számára, hogy alkalmazkodjanak a világjárvány hatására csökkent forgalomhoz a 80/20 „használd vagy elveszíted” szabály újbóli bevezetésével.

4. Következtetések

A légi forgalom volumene a fokozatos növekedés ellenére jelenleg továbbra is elmarad 2019 ugyanezen időszakához képest. Bár nehéz pontos előrejelzést adni a légi forgalom fellendülésével kapcsolatban, ésszerűen várható, hogy a közeljövőben nem fog visszaállni a Covid19 előtti szintre. Meghatározó szempontok lesznek az egyes úti célokat érintő kormányzati utazási és repülési korlátozások, a biztonságos utazást lehetővé tevő egészségügyi intézkedések és a fogyasztói bizalom. A forgalom csökkenése és a helyreállítás mikéntje szorosan összefügg a Covid19-világjárvánnyal. A 10a. cikk (4) bekezdésében szereplő, a bevezetésben ismertetett feltételek, amelyek értelmében felhatalmazáson alapuló jogi aktus révén a 2020. nyári menetrendi időszakot követően is meghosszabbítható a mentesség, így teljesülnek.

Ugyanakkor a jelenlegi intézkedések működésében bizonyos hiányosságok tapasztalhatók, amelyek felvethetik, hogy a megfelelő szakpolitikai válasz további mérlegelésre szorul.

A Bizottság megállapítja, hogy

- a „használd vagy elveszíted” szabály enyhítését fenn kell tartani a 2020. nyári menetrendi időszakot követően;
- továbbra is nagy fokú bizonytalanság jellemzi a világjárvány további alakulását és így a forgalom stabilizációjának mikéntjét és a 2020 utáni mintákat, különösen hosszabb távon. Ezért további szabályozási beavatkozásra lehet szükség, amely adott esetben túlmutat a mentesség időtartamának felhatalmazáson alapuló jogi aktus révén történő meghosszabbításán.
- Hosszabb távon a „használd vagy elveszíted” szabály enyhítését esetlegesen úgy kell megtervezni, hogy minimális mértékben torzuljon a piac, és előmozdítsák a korlátozott repülőtéri kapacitás lehető legjobb kihasználását, miközben biztosítják, hogy ez nem vezet az üvegházhatást okozó gázok további kibocsátásához a kizárólag a repülőtéri résidők fenntartása érdekében üzemeltetett üres vagy nagyrészt üres járatok következtében.

A Bizottság a helyzet által indokolt mértékben meg fogja hosszabbítani a résidő-felhasználási szabály felhatalmazáson alapuló jogi aktus révén történő enyhítésének időszakát.

A hosszabb távú intézkedések vonatkozásában folytatja a konzultációt az érdekelt felekkel a résidőkkel kapcsolatos mentesség végrehajtásáról és a hiányosságokról, hogy megfelelő szakpolitikai választ dolgozhasson ki.