

Bruxelles, 14 septembrie 2020
(OR. en)

10631/20

**Dosar interinstituțional:
2020/0042(COD)**

AVIATION 155

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara generală a Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, Director
Data primirii:	14 septembrie 2020
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2020) 558 final
Subiect:	RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU în temeiul articolului 10a alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2020/459 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 martie 2020 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2020) 558 final.

Anexă: COM(2020) 558 final

Bruxelles, 14.9.2020
COM(2020) 558 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

în temeiul articolului 10a alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2020/459 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 martie 2020 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare

CUPRINS

1.	INTRODUCERE	2
2.	O SCĂDERE FĂRĂ PRECEDENT A TRAFICULUI AERIAN	3
a.	Reducerea nivelului de trafic aerian între 2019 și 2020 (perioada corespunzătoare) ...	3
b.	Reducerea traficului aerian se datorează pandemiei de COVID-19	4
c.	Există probabilitatea ca reducerea traficului aerian să persiste în viitorul previzibil....	6
3.	MENTINEREA UNEI UTILIZĂRI OPTIME A CAPACITĂȚII AEROPORTUARE.....	8
4.	CONCLUZII.....	10

1. Introducere

De la începutul anului 2020, pandemia de COVID-19 a avut un impact negativ profund asupra transportului aerian din Europa și din întreaga lume. În iunie 2020, IATA a anunțat că se așteaptă ca în 2020 companiile aeriene să sufere o pierdere netă fără precedent de 83,4 miliarde USD (marjă netă de 3,2 %)¹. Măsurile de protecție sanitară și restricțiile și de călătorie introduse de statele membre ale UE și de țările terțe ca urmare a pandemiei au redus drastic cererea și încrederea consumatorilor, determinând o reducere record și de durată a traficului aerian în Uniunea Europeană². Numărul zborurilor operate în spațiul european a scăzut cu până la 90 % în martie-aprilie 2020 comparativ cu aceeași perioadă din 2019³. La 1 martie 2020, aeroporturile Europei încă gestionau peste 5 milioane de pasageri, dar până la 31 martie 2020, numărul acestora s-a redus la numai 174 000 (o scădere de 97,1 % comparativ cu aceeași zi din 2019). La 26 iulie 2020, cifra se situa la -72 % comparativ cu aceeași zi din 2019⁴.

La 30 martie 2020, UE a adoptat Regulamentul (UE) 2020/459 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 (Regulamentul privind sloturile orare) pentru a oferi companiilor aeriene o derogare de la așa-numita regulă „folosești sau pierzi”. Potrivit articolului 8 alineatul (2) coroborat cu articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind sloturile orare, transportatorii aerieni trebuie să folosească cel puțin 80 % dintr-o serie de sloturi alocate sau își pierd drepturile dobândite ca urmare a unei utilizări prealabile asupra respectivelor sloturi. Modificarea face derogare de la cerința de utilizare pentru o parte din sezonul de programare al iernii 2019/2020 și pentru sezonul de programare al verii 2020, deschis până la 24 octombrie 2020. Scopul modificării a fost de a proteja situația financiară a transportatorilor aerieni și de a evita impactul negativ asupra mediului al zborurilor cu factor de încărcare zero sau aproape zero, operate doar cu scopul menținerii sloturilor orare corespunzătoare. Până la 2 aprilie 2021, modificarea permite Comisiei să prelungească durata derogării prin unul sau mai multe acte delegate.

În temeiul articolului 10a alineatul (5) din Regulamentul privind sloturile orare, Comisia trebuie să monitorizeze în permanență traficul aerian și situația COVID-19 pentru a aborda criteriile stipulate la articolul 10a alineatul (4), în special:

- reducerea nivelului de trafic aerian între 2019 și 2020 (perioada corespunzătoare);
- reducerea traficului aerian se datorează pandemiei de COVID-19;
- există probabilitatea ca reducerea traficului aerian să persiste în viitorul previzibil.

Potrivit aceluiași articol, pe baza informațiilor de care dispune, Comisia prezintă un raport de sinteză cu privire la această chestiune Parlamentului European și Consiliului până la 15 septembrie 2020 și, dacă este necesar, adoptă actul delegat care prelungește durata derogării.

¹ Performanța economică a industriei aeronautice – iunie 2020.

² Organizația Mondială a Sănătății a declarat „Urgență de sănătate publică de interes internațional” la 30 ianuarie și pandemie la 11 martie [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)) și <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>; Și traficul de mărfuri a scăzut dramatic: IATA a raportat o scădere de 27,7 % a indicelui global de marfă tone-kilometri între aprilie 2019 și aprilie 2020 (Alan Dron, Aviation Daily, 4 iunie 2020).

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

Acest raport de sinteză evaluează situația pe baza datelor colectate de la EUROCONTROL, de la un eșantion de companii aeriene ce reprezintă 70 % din traficul total din UE, de la coordonatorii de sloturi și de la agențiile de turism, precum și pe baza informațiilor preluate de la Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor (ECDC), de la Organizația Mondială a Sănătății (OMS) și de la statele membre cu privire la situația și la previziunile epidemiologice și la măsurile de limitare a răspândirii virusului adoptate.

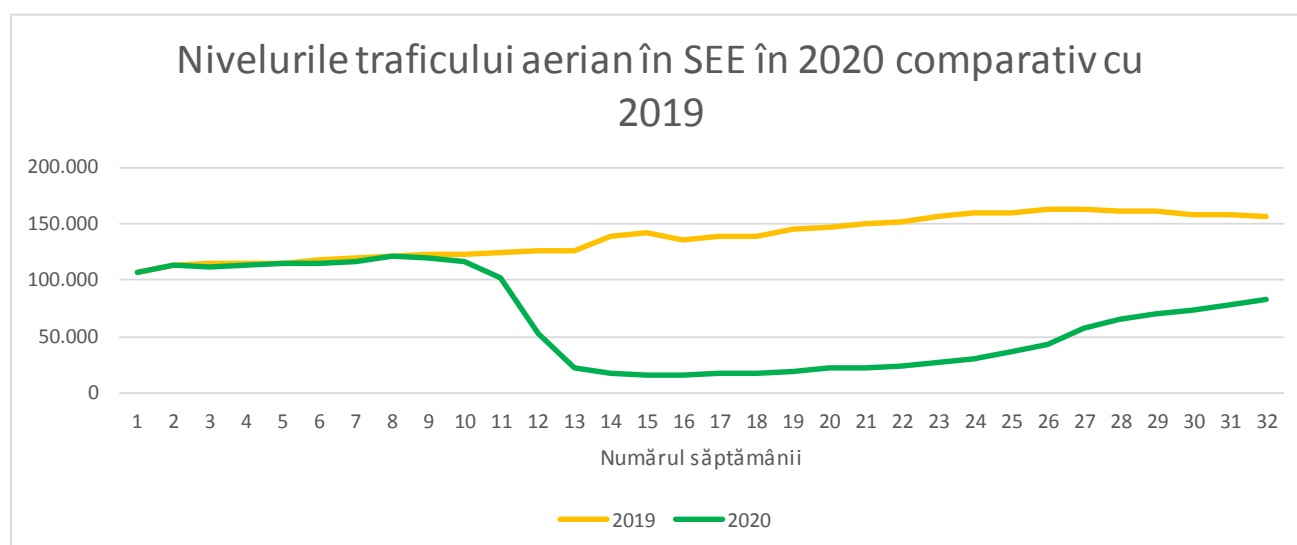
2. O scădere fără precedent a traficului aerian

a. Reducerea nivelului de trafic aerian între 2019 și 2020 (perioada corespunzătoare)

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

Datele Eurocontrol identifică startul scăderii traficului în SEE în săptămâna 11, cu o reducere de 17 % comparativ cu aceeași săptămână din 2019. Cifrele au continuat să coboare rapid până la o scădere cu 59 % și 82 % comparativ cu 2019 în săptămânile 12 și respectiv 13. Valorile cele mai joase s-au înregistrat în săptămânile 15 și 16 (scădere cu 89 %). Ulterior, traficul a început să își revină treptat, dar la data de 22 iunie 2020 (săptămâna 26) tot a rămas la 26 % față de nivelul din 2019, o scădere cu 74 % a traficului comparativ cu anul anterior. La jumătatea lui august 2020, traficul era tot la -47 % față de aceeași perioadă din 2019.

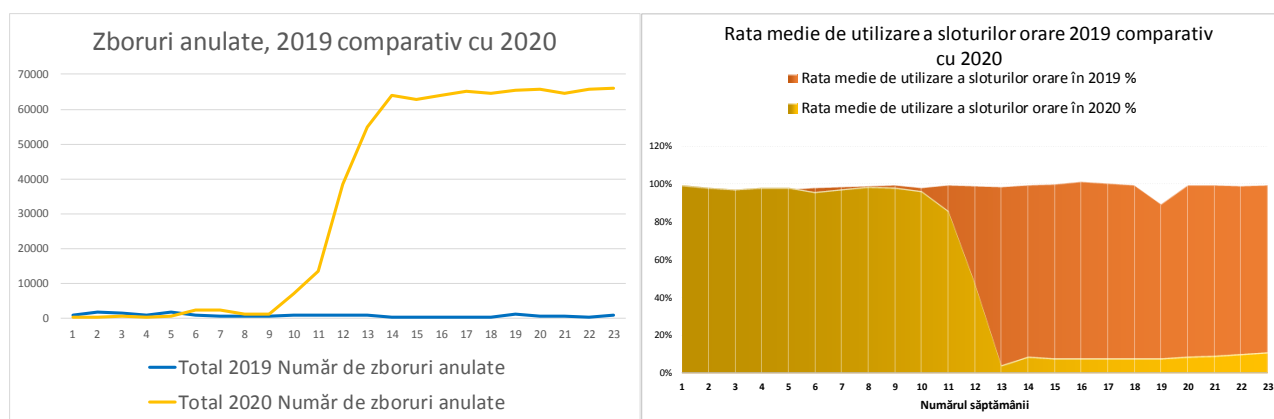
Figura 1.1



(Sursă: Eurocontrol)

Ca urmare a scăderii traficului, rata de utilizare a sloturilor a scăzut vertiginos (figura 1.3), iar anulările zborurilor au urcat fulminant (figura 1.2) comparativ cu perioada identică din 2019. Începând cu săptămâna 11, se poate observa o ușoară reducere a utilizării sloturilor, care s-au stabilizat la un nivel foarte redus începând cu săptămâna 14 și rămân în continuare sub 20 %. Anulările zborurilor se intensifică începând cu săptămâna 9 și se accelerează începând cu săptămâna 11.

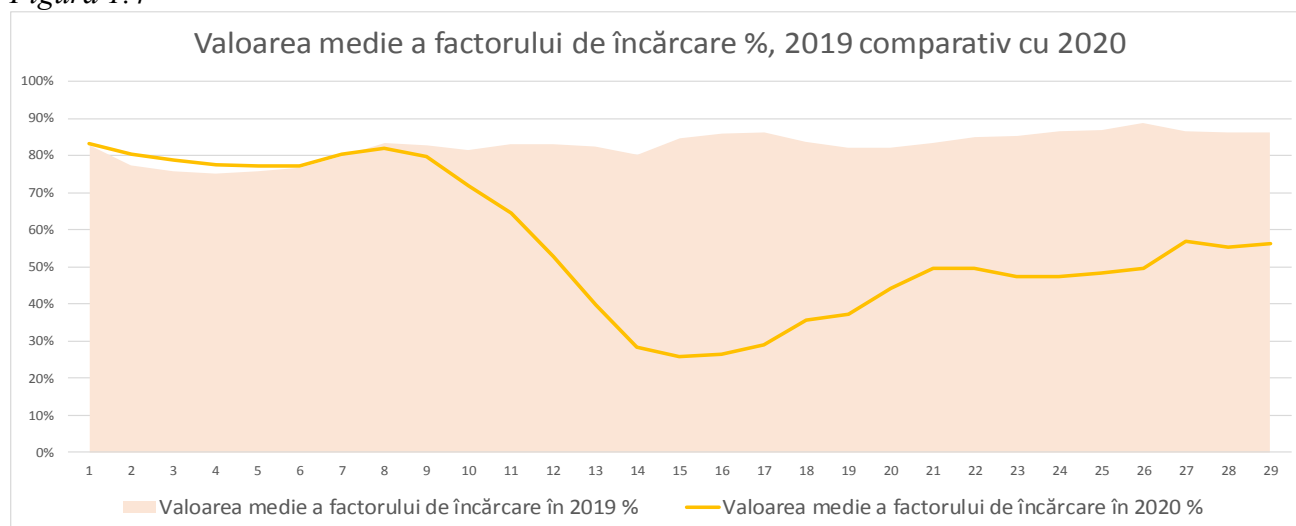
Figurile 1.2 și 1.3



Sursa (figurile 1.2 și 1.3): Date colectate de Comisie de la transportatorii aerieni⁵

Între timp, factorul mediu de încărcare pentru cei 10 transportatori aerieni europeni care au oferit date Comisiei a scăzut de la 80 % în săptămâna 9 la 26 % în săptămâna 15. Transportatorii aerieni nu doar că zboară mai puțin, dar cele câteva zboruri rămase sunt subrezervate. Până în săptămâna 23, când traficul aerian intracomunitar s-a redeschis în mare parte, factorul mediu de încărcare a revenit la 44 %, iar la jumătatea lui august a ajuns la 56 %. În aceeași săptămână din 2019, factorul mediu de încărcare al acelorași transportatori aerieni varia între 75 % (săptămâna 4) și 89 % (săptămâna 26).

Figura 1.4



Sursă: Date colectate de Comisie de la transportatorii aerieni⁶

b. Reducerea traficului aerian se datorează pandemiei de COVID-19

COVID-19 s-a răspândit pe tot globul, existând cazuri pe cinci continente. Deși, în general, restricțiile de călătorie nu sunt considerate de OMS și ECDC ca fiind cel mai eficient mod de a combate o pandemie, atât OMS, laolaltă cu organizația Aviației Internaționale Civile (OACI), cât și

⁵ Comisia a primit date privind utilizarea sloturilor orare de la nouă transportatori aerieni europeni importanți (tradiționali, low-cost și regionali). Cifrele se referă la numărul de sloturi operate comparativ cu sloturile deținute înainte de începerea sezonului (data istorică de bază). Comisia a primit date privind zborurile anulate de la 10 transportatori aerieni europeni importanți (tradiționali, low-cost și regionali).

⁶ Comisia a primit date privind factorii de încărcare de la 10 transportatori aerieni europeni importanți (tradiționali, low-cost și regionali).

ECDC au sugerat că restricțiile de călătorie pe termen scurt pot contribui la limitarea răspândirii pandemiei⁷. În fața pandemiei de COVID-19, numeroase țări au răspuns prin introducerea de interdicții de zbor și restricții de călătorie, unele din ele fiind în vigoare și astăzi⁸. Acest lucru a avut un impact major asupra traficului aerian internațional, deoarece restricțiile care autorizează doar „traficul esențial” suprimă cererea la un nivel la care majoritatea rutelor nu mai pot fi operate în scop comercial⁹.

Statele membre au justificat interdicțiile de zbor intracomunitare ca fiind o măsură de limitare a răspândirii COVID-19 în contextul temerilor că măsurile adoptate de unele țări s-au dovedit a fi insuficient de eficiente și al datelor statistice ale OMS și ECDC privind numărul de cazuri noi¹⁰. Amploarea interdicțiilor de călătorie și de zbor a fost variabilă¹¹. Pentru a promova operarea continuă a serviciilor de transport de marfă, Comisia a introdus orientări pentru facilitarea operațiunilor de transport aerian de marfă în timpul epidemiei de COVID-19¹². Vârful interdicțiilor de zbor între statele membre s-a înregistrat în perioada 20 martie – 26 martie 2020, când 20 de state membre au introdus restricții de zbor¹³. Acesta a fost urmat de o ușoară scădere, la 31 martie erau 16 state membre care aveau restricții de zbor, iar la 6 aprilie, 14. Din 7 iulie, au rămas șapte state membre cu interdicții de zbor către câteva țări anume care au o rată mai mare de cazuri COVID-19¹⁴.

În ceea ce privește zborurile extra-UE, la 16 martie 2020, Comisia a adoptat o comunicare¹⁵ ce recomandă o restricție temporară de o lună pentru călătoriile neesențiale din țări terțe către zona UE+¹⁶. La 17 martie 2020, șefii de stat sau de guvern din UE au convenit să pună în aplicare restricția temporară pentru călătoriile neesențiale. Cele patru state asociate spațiului Schengen au pus, de asemenea, în aplicare această restricție. De atunci, restricția s-a prelungit de mai multe ori.

Dincolo de cadrul normativ, încrederea consumatorilor este un factor cheie asociat pandemiei care afectează nivelurile de trafic și indică o legătură între reducerea traficului aerian și pandemia de COVID-19. În acest sens, nu există prea multe date. Oficiul Irlandez Central de Statistică a efectuat un sondaj privind încrederea pasagerilor în călătoriile cu avionul. Aproape patru din cinci

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 În mod normal, restricțiile de călătorie pe termen lung nu sunt eficiente odată instituite măsurile corespunzătoare de limitare a răspândirii virusului.

⁹ Demonstrat de scăderea traficului descrisă în secțiunea a. și de motivul inițial al introducerii derogării.

¹⁰ OACI solicită ca restricțiile de călătorie care au efect semnificativ asupra transportului aerian internațional să fie aduse la cunoștința OMS. În UE, Regulamentul 1008/2008 impune ca interdicțiile de zbor din SEE să fie aduse la cunoștința celorlalte state membre și a Comisiei. Acestea trebuie să fie proporționale, nediscriminatorii și justificate.

¹¹ Interdicțiile se pot referi la unul sau mai multe state membre, pot acoperi toate zborurile sau toate zborurile cu excepția celor de repatriere, de transport de marfă, de stat etc.

¹² Orientările Comisiei Europene: Facilitarea operațiunilor de transport aerian de mărfuri în timpul epidemiei de COVID-19, adoptate la 26 martie 2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?qid=1597918301932&uri=CELEX%3A52020XC0327%2803%29>

¹³ Restricțiile ar putea include și interdicții pentru zboruri către/dinspre țări care nu aparțin SEE.

¹⁴ Informații referitoare la starea actuală a interdicțiilor de zbor se pot găsi aici: https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en?modes=3845&category=3800.

¹⁵ COM(2020) 115, 16 martie 2020.

¹⁶ „Zona UE+” cuprinde toate statele membre ale spațiului Schengen (inclusiv Bulgaria, Croația, Cipru și România) și cele patru state asociate spațiului Schengen.

respondenți (78,0 %) au declarat că se simt „inconfortabil” sau „foarte inconfortabil” dacă se gândesc la perspectiva de a face o călătorie internațională cu avionul¹⁷.

Rapoartele economice cu privire la criză publicate cu regularitate de IATA au arătat că, din februarie 2020 până la jumătatea lui aprilie, rezervările au scăzut în ritm accelerat comparativ cu aceeași perioadă a anului anterior. De atunci a existat o oarecare redresare, dar la sfârșitul lui iunie 2020 rămâne o scădere de 82 %. Pare să existe o corelare între creșterea numărului de noi cazuri și scăderea numărului de rezervări¹⁸. În plus, IATA a comandat sondaje regulate privind încrederea pasagerilor din momentul izbucnirii epidemiei de COVID-19. În aprilie, aproximativ 60 % dintre respondenți declarau că probabil își vor relua călătoriile în câteva luni de la atenuarea pandemiei. În iunie, această cifră a scăzut la 45 %. Respondenții au declarat că vor aștepta între șase luni și un an înainte să își reia călătoriile. Prin urmare, cel mai probabil lipsa de încredere a consumatorilor va continua și în lunile următoare.

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

c. Există probabilitatea ca reducerea traficului aerian să persiste în viitorul previzibil.

În circumstanțele actuale este dificil să se facă predicții stabile privind evoluția nivelurilor de trafic. Scenariile elaborate de EUROCONTROL¹⁹ (care depind de abordarea redresării în mod coordonat²⁰ sau necoordonat) estimează, în cadrul scenariului ce ia în calcul o abordare mai optimistă, coordonată, că nivelurile de trafic aerian se vor redresa lent de la nivelul cel mai scăzut din aprilie 2020 la o scădere cu 50 % în august 2020 comparativ cu august 2019 și o scădere cu 15 % în februarie 2021 comparativ cu februarie 2020. Începând cu 30 iulie, în previziunile sale economice, IATA estimează că venitul per călători-kilometri²¹ va scădea cu puțin peste 60 % în 2020 comparativ cu 2019, iar revenirea la nivelurile anterioare COVID nu se va produce înainte de 2024²².

Factorii care vor avea impact asupra evoluției nivelurilor de trafic aerian sunt restricțiile de călătorie, modelele de rezervare ale consumatorilor și reglementările sanitare impuse industriei. Acestea sunt strâns legate de posibilitatea reapariției cazurilor și de absența unui vaccin la momentul actual. Toate previziunile comportă un grad ridicat de incertitudine.

În ceea ce privește restricțiile de călătorie, astfel cum se descrie în secțiunea b, în prezent numărul de restricții de zbor intracomunitare este în scădere. Comisia a recomandat statelor membre ale

¹⁷<https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions/>. De menționat că Irlanda a instituit carantina pentru toți călătorii internaționali care sosesc în Irlanda. Acest lucru are un impact asupra percepției publicului cu privire la siguranța zborurilor.

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

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

²⁰ Scenariul „măsurilor coordonate” se bazează pe o abordare comună a instituirii procedurilor operaționale și a ridicării restricțiilor naționale. Scenariul „măsurilor necoordonate” presupune că această abordare comună nu se materializează.

²¹ Venitul călători-kilometri înseamnă o sumă a produselor obținute prin înmulțirea numărului de pasageri plători transportați în fiecare etapă de zbor cu distanța respectivei etape. Cifra rezultată este egală cu numărul de kilometri parcurși de toți pasagerii plători. 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/>.

spațiului Schengen și statelor asociate spațiului Schengen să ridice controalele la frontierele interne până la data de 15 iunie 2020, ceea ce a determinat începerea redresării traficului comercial de pasageri (a se vedea figura 1.1). Începând cu 1 iulie, o recomandare a Consiliului a îndemnat la autorizarea deplasărilor neesențiale către și dinspre o listă inițială de țări terțe ce urmează să fie revizuită cu regularitate. Cu toate acestea, deși se estimează continuarea ameliorării traficului aerian pe parcursul verii europene ca urmare a ridicării restricțiilor, un al doilea val de cazuri, astfel cum s-a produs în Republica Populară Chineză și în diverse alte locuri din UE, ar putea determina o nouă scădere a traficului aerian. Într-adevăr, deși în Europa per ansamblu se observă o tendință de scădere a incidenței virusului²³, se raportează în continuare cazuri de transmitere comunitară în majoritatea statelor UE/SEE, iar unele se confruntă cu reapariția cazurilor sau cu focare mari localizate²⁴. Există, totodată, și o precedentă istorică a evoluției pandemiilor în valuri multiple. Acest lucru ar putea duce la reintroducerea interdicțiilor și la reducerea traficului aerian.

În ceea ce privește viitorul cererii de trafic aerian și al încrederii consumatorilor, părțile interesate contactate de Comisie (companii aeriene, agenții de turism, sisteme informatizate de rezervare) au declarat că este foarte dificil să realizeze proiecții dincolo de sezonul de programare al iernii 2020/2021. Deși înainte de COVID-19 companiile aeriene puteau oferi orare pentru tot anul următor, în prezent acestea se confruntă cu dificultăți în estimarea orarelor pentru următorul sezon. Companiile aeriene revizuiesc constant orarele de zbor pentru a putea reacționa la schimbarea imprevizibilă a restricțiilor de călătorie sau de zbor și la cererea pasagerilor, atât de dificil de estimat²⁵.

Datele privind rezervările pasagerilor arată că rezervările lunare până în martie 2021 continuă să fie mult sub nivelul celor din aceeași lună a anului trecut. Deși numărul rezervărilor intracomunitare a început să crească pentru vara anului 2020, companiile aeriene nu par să poată atinge nivelul anilor anteriori din cauza faptului că timp de trei luni nu s-a făcut nicio rezervare. Rămâne de văzut dacă această cerere s-a pierdut sau se mai poate recupera mai aproape de data operațiunilor, mai târziu în sezon²⁶. Rata rezervărilor pentru zborurile în afara UE este și mai scăzută.

Referitor la alte reglementări sanitare, ca parte din strategia de ieșire din criză, în sectorul aviației se pun în aplicare măsuri sanitare cum ar fi cele bazate pe orientările AESA/ECDC²⁷. Măsurile de distanțare și dezinfectare a spațiilor pot reduce numărul de pasageri și de zboruri pe care le pot deservi aeroporturile, comparativ cu situația de dinainte de pandemie. Acestea pot reduce pe termen

²³ Săptămâna 25/2020 - <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>. Într-o serie de țări, curba cazurilor raportate redevine ascendentă (de exemplu Portugalia, Suedia, Croația, Luxemburg).

²⁵ În absența unor tendințe clare ale comportamentului consumatorilor, ale evoluției bolii și ale relaxării regulilor de utilizare a sloturilor orare, companiile aeriene trebuie să planifice și să se pregătească pentru scenarii multiple. Acest lucru duce la decizii sub nivelul optim în ceea ce privește costurile cu infrastructura, forța de muncă și marketingul. Chiar într-un an normal, sezonul de iarnă presupune mai multe provocări pentru companiile aeriene, care în mod normal ating profiturile maxime în sezonul estival. Anul acesta, fără să aibă susținerea unui sezon estival profitabil, perspectiva companiilor aeriene în sezonul de iarnă pare dificilă.

²⁶ Companiile aeriene subliniază faptul că practicile de rezervare ale consumatorilor s-au schimbat. Înainte, consumatorii făceau rezervări cu luni în avans, în timp ce acum, din cauza scăderii previzibilității și a încrederii în călătorii, rezervările se fac mult mai târziu. Informațiile furnizate de IATA sugerează că aproximativ 60 % din rezervări se fac acum cu două săptămâni înainte de zbor, în timp ce, prin comparație, în aceeași perioadă a anului 2019, peste 60 % din rezervări s-au făcut cu un avans ce a variat între mai mult de 20 de zile și 11 zile.

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

mai lung sau mai scurt capacitatea aeroportuară efectivă (și, astfel, numărul de sloturi) comparativ cu situația de dinainte de COVID-19.

Astfel, companiile își cresc doar treptat capacitatea pe care o oferă pieței, deserving în mod normal un număr semnificativ de rute comparativ cu 2019, dar cu o frecvență mult mai redusă și, prin urmare, utilizând la un nivel redus seriile de sloturi orare.

Cele de mai sus sugerează că în 2020 nivelurile de trafic nu vor reveni la nivelurile din 2019. Dincolo de anul 2020, perspectiva este foarte neclară, dar tendința de reapariție a cazurilor și nevoia de menținere a măsurilor sanitare de limitare a răspândirii sugerează că traficul aerian nu va atinge curând nivelurile din 2019.

3. Menținerea unei utilizări optime a capacității aeroportuare

De la adoptarea derogării în ceea ce privește sloturile orare, Comisia a ținut legătura strâns cu principalele grupuri de părți interesate, cu companii aeriene și cu coordonatori de sloturi pentru a monitoriza punerea în aplicare a măsurii. Astfel a constatat că măsura a cauzat anumite deficiențe.

Returnarea în avans a sloturilor

Articolul 10a alineatul (3) din Regulamentul privind sloturile orare în versiunea Regulamentului (UE) 2020/459 condiționează derogarea acordată de respectivul articol de punerea la dispoziția coordonatorilor, de către transportatorii aerieni, a sloturilor neutilizate, pentru a fi realocate către alți transportatori aerieni. Deși în considerentul 7 se prevede ca transportatorii aerieni să acționeze „fără întârziere”, articolul 10a alineatul (3) nu stabilește o limită clară în timp. Într-o scrisoare din 16 aprilie 2020 adresată companiilor aeriene, aeroporturilor și coordonatorilor de sloturi, serviciile Comisiei încurajau ferm transportatorii aerieni să returneze sloturile cu cel puțin două săptămâni înainte de data inițială planificată pentru operare. Scopul era de a păstra intact obiectivul derogării, optimizând totodată utilizarea capacității aeroportuare în funcție de posibilități. Transportatorii aerieni care returnau sloturile suficient de timpuriu nu își pierdeau drepturile dobândite ca urmare a unei utilizări prealabile, fără să se irosească inutil capacitatea aeroportuară. Unele experiențe arată beneficiile acestei abordări. De exemplu, s-au permis operațiunile de transport de marfă pentru a face uz de sloturile returnate de transportatorii aerieni care le-ar fi folosit în mod normal pentru servicii de transport de pasageri. Mai multe linii aeriene care au transmis observații Comisiei au declarat că au putut solicita fără dificultate sloturi din rezervă pentru a oferi servicii la alte ore sau, în unele cazuri, pentru rute noi.

Asociația Europeană a Coordonatorilor Aeroporturilor (EUACA) a monitorizat practica și calendarul de returnare a sloturilor pe mai multe aeroporturi²⁸. Datele colectate arată că anulările și returnările foarte tardive de sloturi, cu mai puțin de o săptămână în avans, au fost făcute predominant de companiile aeriene pentru zborurile programate în martie. Treptat, transportatorii aerieni au început să returneze sloturile mai devreme, iar la jumătatea lunii iunie 2020, majoritatea sloturilor de pe aeroporturile selectate se returnau cu maximum trei săptămâni înainte de data

²⁸ EUACA a colectat date de la următoarele aeroporturi: Amsterdam (NL); Stockholm Arlanda (SE); Barcelona, Palma de Mallorca, Madrid, Las Palmas (ES); Bruxelles (BE); Paris Charles de Gaulle, Lyon, Nisa, Nantes (FR); Dusseldorf, Frankfurt (DE); Faro, Funchal, Lisabona, Porto, Ponta Delgada (PT); Graz Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Viena, Salzburg (AT); Helsinki (FI); Heraklion (EL); Cracovia, Varșovia (PL); Larnaca (CY); Londra Heathrow, Londra Stansted (UK); Oslo (NO); Praga (CZ); Sofia (BG).

programată pentru operare sau mai devreme, dar o parte semnificativă (34,6 %) tot se returnau mai târziu²⁹.

În timp ce, pentru operațiunile de transport de marfă, părțile interesate au indicat în general că acestea se pot planifica cu puțin timp înainte, pentru zborurile comerciale de pasageri a existat un consens larg că este necesar mai mult timp. Pe de o parte, acest lucru sugerează că, în cazul în care companiile aeriene returnează sloturile cu suficient timp în avans, poate mai multe companii aeriene ar putea planifica și folosi temporar sloturile pentru a opera servicii diferite. Acest lucru ar fi benefic pentru pasageri și, la un nivel mai general, pentru păstrarea conectivității. Pe de altă parte, unele companii aeriene subliniază faptul că s-a schimbat semnificativ comportamentul pasagerilor în ceea ce privește rezervările și, după cum se explică mai sus, că pasagerii decid acum cu maxim patru săptămâni înainte de ziua de operare programată dacă să rezerve sau nu un zbor. Aceste companii aeriene susțin că nu au suficientă vizibilitate în ceea ce privește factorul de încărcare a unui zbor cu patru săptămâni înainte pentru a lua o decizie în cunoștință de cauză privind operarea zborului sau returnarea slotului orar.

Dificultăți pentru aeroporturi și furnizorii de servicii aeroportuare în ceea ce privește planificarea eficientă a operațiunilor

Aeroporturile care au transmis observații Comisiei au afirmat că cu cât sloturile se returnează mai aproape de data planificată pentru operare, cu atât mai dificil și mai costisitor este pentru acestea să își planifice operațiunile. Planificarea presupune să se ia în calcul personalul, deschiderea infrastructurii și a serviciilor asociate (de exemplu echipament și personal de securitate, capacitate la terminal, operarea pasarelelor telescopice, personal de curățenie, electricitate, sisteme IT). Volumele de trafic situate sub așteptări vor duce la costuri mai mari decât necesar pentru aeroporturi, în timp ce volumele mai mari de trafic atinse din scurt se pot confrunta cu lipsa personalului suficient și cu dificultăți de planificare a măsurilor sanitare și de distanțare socială. Ambele duc la costuri semnificative pentru aeroporturi.

Riscuri ca din aeroporturi să fie exclusă concurența

Alocarea sloturilor pentru sezonul de programare al iernii 2020/2021 se va fi făcut în cunoștință de cauză cu privire la faptul că sezonul va fi marcat drept unul de redresare în urma efectelor coronavirusului și că în lunile următoare încă se pot produce schimbări neașteptate ale cererii. Deoarece cunosc posibilitatea de prelungire a derogării în ceea ce privește alocarea sloturilor în perioada respectivă, companiile aeriene pot să solicite sloturi în scopul de a-și mări portofoliul de sloturi. Companiile aeriene pot solicita un număr de sloturi mai mare decât cel ce le revine potrivit drepturilor dobândite ca urmare a unei utilizări prealabile. Grație derogării, nu va fi nevoie ca acestea să fie operate pentru a obține aceleași sloturi în următorul sezon echivalent. Mai mult, în loc să elibereze sloturi pe care nu le folosesc, acestea ar putea exclude intrarea pe piață a concurenților. Acest lucru este problematic mai ales acolo unde companiile aeriene au anunțat deja că nu intenționează să își opereze sloturile deloc sau nu le mai pot opera deoarece au decis să își reducă permanent flota și personalul.

O evaluare a situației ar trebui să abordeze și riscul ca în sezoanele viitoare să se producă o reducere structurală a capacității puse pe piață de companiile aeriene fie prin retragerea aeronavelor, fie ca urmare a ieșirii de pe piață. Piața s-ar putea stabili la un nivel mai redus decât cel din 2019 și

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

apare problema momentului la care companiilor aeriene ar trebui să li se solicite să se adapteze la situația de trafic redus cauzată de pandemie prin reinstituirea regulii 80/20 „folosești sau pierzi”.

4. Concluzii

În prezent, în pofida creșterii treptate, nivelul traficului aerian este încă redus comparativ cu aceeași perioadă din 2019. Deși este greu de preconizat exact traiectoria de redresare a nivelului traficului aerian, estimarea că acesta nu va reveni la valorile dinaintea pandemiei de COVID-19 în viitorul apropiat este cât se poate de rezonabilă. Restricțiile guvernamentale impuse călătorilor și zborurilor către/dinspre anumite destinații, măsurile sanitare ce permit călătorii în condiții de siguranță și încrederea consumatorilor vor fi factori esențiali. Scăderea traficului și traiectoria de recuperare sunt strâns legate de pandemia de COVID-19. Astfel, se îndeplinesc condițiile de la articolul 10a alineatul (4) descrise în introducere privind prelungirea derogării printr-un act delegat dincolo de sezonul de programare al verii anului 2020.

Cu toate acestea, s-au identificat o serie de deficiențe în ceea ce privește funcționarea măsurilor actuale, care ar putea justifica o analiză aprofundată a politicii corespunzătoare.

Comisia concluzionează că:

- Este necesară continuarea relaxării regulii „folosești sau pierzi” dincolo de sezonul de programare al verii anului 2020.
- Persistă o incertitudine semnificativă în ceea ce privește evoluția viitoare a pandemiei și, deci, a traiectoriei de stabilizare a nivelurilor și a modelelor de trafic dincolo de anul 2020, mai ales pe termen mai lung. Prin urmare, este posibil să fie necesare și alte intervenții de reglementare dincolo de simpla prelungire a duratei derogării prin act delegat.
- În cadrul acestei perspective pe termen mai lung, este posibil să fie necesar ca relaxarea regulii „folosești sau pierzi” să fie concepută astfel încât să minimizeze eventualul impact de denaturare a pieței și să promoveze cea mai bună utilizare cu puțință a capacității aeroportuare limitate, oferind totodată asigurări că acest lucru nu duce la emisii de gaze cu efect de seră din cauza zborurilor cu factor de încărcare zero sau aproape zero, operate doar cu scopul menținerii sloturilor orare corespunzătoare.

Comisia va extinde relaxarea regulii de utilizare a sloturilor orare prin act delegat în măsura în care acest lucru este justificat de situația observată.

În vederea unor acțiuni pe termen mai lung, Comisia va continua să se consulte cu părțile interesate în ceea ce privește punerea în aplicare a derogării de la regula sloturilor orare și deficiențele acesteia, pentru a stabili politica corespunzătoare.