EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 13. 11. 2020
COM(2020) 714 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

podľa článku 9 ods. 1c, článku 21a ods. 5 a článku 24a ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve zmeneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/696 z 25. mája 2020, pokiaľ ide o pandémiu COVID-19

1. Obsah

1. Úvod 2
2. Opis zmierňujúcich opatrení 3
2.1. Opatrenia týkajúce sa dočasných prevádzkových licencií 3
2.2. Núdzové opatrenia (letové obmedzenia) spojené s pandémiou COVID-19 3
2.3. Dočasné pravidlá týkajúce sa služieb pozemnej obsluhy – zmluvy 4
2.4. Dočasné pravidlá týkajúce sa služieb pozemnej obsluhy – výberové konanie 4
3. Podmienky predĺženia príslušných období 5
3.1. Pretrvávajúce zníženie úrovne letovej prevádzky medzi rokmi 2019 a 2020 (zodpovedajúce obdobie) 6
3.2. Zníženie úrovne letovej prevádzky je spôsobené pandémiou COVID-19 8
3.3. Zníženie úrovne letovej prevádzky bude pravdepodobne pretrvávať aj v blízkej budúcnosti 9
3.4. Zníženie úrovne letovej prevádzky viedlo k prerušeniu poskytovania služieb pozemnej obsluhy alebo k ťažkostiam v prístupe k financovaniu pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy 11
3.5. Na riešenie pretrvávajúcej pandémie COVID-19 už nie sú potrebné letové obmedzenia ... 12
4. Záver 14

1. Úvod

Od začiatku roka 2020 má pandémia COVID-19 výrazný negatívny vplyv na leteckú dopravu v Európe i celosvetovo. Zdravotné a cestovné obmedzenia, ktoré zaviedli členské štáty a tretie krajiny ako odpoveď na pandémiu, výrazne znížili dopyt a dôveru spotrebiteľov, čo viedlo k rekordnému a pretrvávajúcemu poklesu letovej prevádzky v Európe[1].

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 %[2]. 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). Od 2. augusta 2020 predstavoval tento pokles približne 70 % v porovnaní s tým istým dňom roka 2019[3]. Vplyv na nákladnú dopravu je menší, pričom v auguste zaznamenala 19 % pokles, pokiaľ ide o nákladné tonokilometre[4]. V októbri 2020 sa v údajoch, ktoré zhromaždila Medzinárodná organizácia civilného letectva vo svojej analýze hospodárskeho vplyvu, odhaduje, že rok 2020 bude charakterizovaný celkovým znížením počtu ponúkaných miest leteckými spoločnosťami v rozpätí od 50 % do 52 %, znížením počtu cestujúcich v rozpätí od 2 875 do 2 978 miliónov a stratami na hrubých prevádzkových príjmoch z osobnej dopravy v rozpätí 330 až 340 miliárd EUR.

Následkom pandémie COVID-19 sú ťažkosti pri dodržiavaní určitých ustanovení nariadenia o leteckých dopravných službách[5] a smernice o pozemnej obsluhe[6]. Bezprecedentný pokles dopytu a vysoká miera zrušených letov majú za následok množstvo náhlych problémov leteckých prevádzkovateľov a spoločností poskytujúcich služby pozemnej obsluhy. Po prvé, leteckí dopravcovia čelili vážnym problémom s likviditou, ktoré by mohli viesť k pozastaveniu alebo zrušeniu ich prevádzkovej licencie alebo k jej nahradeniu dočasnou licenciou, a to bez toho, aby to odôvodňovala štrukturálna ekonomická potreba. Po druhé, spoločnosti poskytujúce služby pozemnej obsluhy, ktorých zmluvy/povolenia sa končili, čelili vážnym problémom v prístupe k financiám. Po tretie, z dôvodu vystavenia spoločností poskytujúcich služby pozemnej obsluhy finančnému riziku sa letiská dostali do zraniteľného postavenia, v dôsledku čoho by mohli v prípade konkurzu stratiť jediného poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy.

Miera nákaz alebo úmrtí na COVID-19, ako aj skutočnosť, že išlo o neznámu chorobu, navyše viedli mnohé členské štáty k zavedeniu obmedzení letov vnútri EÚ podľa článku 21 nariadenia o leteckých dopravných službách v snahe zastaviť alebo spomaliť šírenie choroby, čo v dôsledku bezprecedentnej dĺžky krízy a platných procesných pravidiel spôsobilo pre členské štáty a Komisiu veľkú a zbytočnú administratívnu záťaž.

Európsky parlament a Rada preto v súvislosti s pandémiou COVID-19 prijali 25. mája 2020 nariadenie (EÚ) 2020/696, ktorým sa mení nariadenie o leteckých dopravných službách, s

---

1 Svetová zdravotnícka organizácia situáciu 30. januára 2020 vyhlásila za „stav ohrozenia verejného zdravia medzinárodného významu“ a 11. marca 2020 za pandémiu (pozri https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020).

2 https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html.

3 https://www.aci-europe.org/industry-topics/covid-19.html.

4 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---august-2020/.

5 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie), Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3 – 20.

6 Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36 – 45).

cieľom riešiť uvedené problémy a ponúknuť dotknutým zainteresovaným stranám, členským štátom a Komisii potrebnú úľavu od určitých administratívnych pravidiel a zabezpečiť lepší finančný výhľad pre zainteresované strany v dotknutom sektore.

Komisia podľa článku 9 ods. 1c, článku 21a ods. 5 a článku 24a ods. 4 nariadenia o leteckých dopravných službách situáciu nepretržite sleduje s cieľom splniť kritériá stanovené v nariadení[7].

Podľa rovnakých článkov Komisia na základe dostupných informácií a údajov predloží súhrnnú správu Európskemu parlamentu a Rade do 15. novembra 2020 a v prípade potreby prijme delegované akty, ktorými sa predĺžia obdobia dočasných ustanovení. Tieto delegované právomoci sa Komisii udeľujú na obdobie jedného roka od 28. mája 2020.

V tejto súhrnnej správe sa posudzuje situácia na základe údajov zhromaždených od Eurocontrolu a údajov o zrušených letoch a koeficientov vyťaženia zo vzorky leteckých spoločností EÚ. Zároveň sa správa opiera o dôkazy a údaje o pretrvávaní pandémie COVID-19, ktoré zverejnilo Európske centrum pre prevenciu a kontrolu chorôb (ECDC). Komisia takisto uskutočnila v júli až auguste 2020 konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami, konkrétne s členskými štátmi a organizáciami zastupujúcimi letecké spoločnosti, letiská a poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, pokiaľ ide o vykonávanie a pretrvávajúcu nevyhnutnosť opatrení.

2. Opis zmierňujúcich opatrení

2.1. Opatrenia týkajúce sa dočasných prevádzkových licencií

Podľa článku 9 ods. 1 nariadenia o leteckých dopravných službách musia príslušné licenčné úrady členských štátov zrušiť alebo pozastaviť prevádzkovú licenciu leteckého dopravcu EÚ, ktorý má finančné ťažkosti, a môžu ju nahradiť dočasnou prevádzkovou licenciou.

Leteckí dopravcovia Únie, ktorí pred pandémiou vykazovali dobré finančné zdravie, začali mať pri pandémii COVID-19 problémy s likviditou, ktoré by mohli viesť k pozastaveniu alebo zrušeniu ich prevádzkovej licencie alebo k jej nahradeniu dočasnou licenciou, a to bez toho, aby to odôvodňovala štrukturálna ekonomická potreba. Vydanie dočasnej licencie by mohlo vyslať na trh negatívny signál o schopnosti leteckého dopravcu prežiť, čo by zase zhoršilo akékoľvek, inak dočasné, finančné problémy.

Nariadenie (EÚ) 2020/696 preto umožňovalo príslušným licenčným úradom nezrušiť alebo nepozastaviť prevádzkovú licenciu v období od 1. marca do 31. decembra 2020, ak sa v tomto období uskutočnilo posúdenie finančnej životaschopnosti a pokiaľ nebola ohrozená bezpečnosť a existovala reálna vyhliadka na uspokojivú finančné ozdravenie v priebehu nasledujúcich 12 mesiacov.

2.2. Núdzové opatrenia (letové obmedzenia) spojené s pandémiou COVID-19

Členský štát môže podľa článku 21 nariadenia o leteckých dopravných službách zamietnuť, obmedziť alebo uložiť podmienky výkonu prepravných práv v prípade potreby riešenia okamžitých krátkodobých problémov vyplývajúcich z nepredvídateľných a neodvratných

[7] Tieto kritériá sú stanovené v článku 9 ods. 1b, článku 21a ods. 4 a článku 24a ods. 3 a sú uvedené v oddiele 4.

okolností. Takéto opatrenie musí rešpektovať zásady proporcionality a transparentnosti a musí byť založené na objektívnych a nediskriminačných kritériách.

S cieľom zabezpečiť, aby takéto opatrenie rešpektovalo zásady proporcionality, transparentnosti a objektívne a nediskriminačné kritériá, by Komisia a ostatné členské štáty mali byť o týchto opatreniach bezodkladne informované s primeraným odôvodnením. Okrem toho, ak problémy vyžadujúce si také opatrenia trvajú viac ako 14 dní, členský štát musí informovať Komisiu a ostatné členské štáty a môže so súhlasom Komisie predĺžiť opatrenia na ďalšie obdobie najviac 14 dní. Komisia udeľuje svoj súhlas s obdobiami predĺženia na základe rozhodnutia.

V článku 21 sa riešia krátkodobé problémy a zo skúseností v počiatočných štádiách pandémie COVID-19 vyplýva, že nebol prispôsobený kríze COVID-19, ktorá by mala trvať niekoľko mesiacov, čím zbytočne administratívne zaťažuje Komisiu a členské štáty.

Nariadením (EÚ) 2020/696 sa preto zaviedla dočasná výnimka z procesných požiadaviek stanovených v článku 21 na obdobie od 1. marca do 31. decembra 2020. Táto výnimka umožňuje členským štátom zachovať dočasné, odôvodnené a primerané núdzové opatrenie zamerané na pandémiu COVID-19 bez súhlasu Komisie za predpokladu, že je v súlade so zásadami proporcionality a transparentnosti a je založené na objektívnych a nediskriminačných kritériách.

2.3. Dočasné pravidlá týkajúce sa služieb pozemnej obsluhy – zmluvy

Podľa článku 6 ods. 2 a článku 9 smernice o pozemnej obsluhe môžu členské štáty obmedziť počet dodávateľov služieb pozemnej obsluhy na letiskách. Výber dodávateľov sa v takýchto prípadoch musí uskutočňovať najviac na obdobie siedmich rokov. Pandémia COVID-19 viedla k náhlemu obmedzeniu činnosti leteckej dopravy v bezprecedentnom rozsahu, čo malo v prípade dodávateľov služieb pozemnej obsluhy za následok vážne finančné ťažkosti. Dodávatelia, ktorým sa platnosť zmluvy skončí počas krízy alebo do konca roka nasledujúceho po začiatku krízy, preto nemôžu svojim veriteľom poskytnúť dostatočnú záruku udržateľnosti ako kritérium na získanie úveru, a preto môžu mať ťažkosti so získaním prístupu k financovaniu.

Z tohto dôvodu sa v nariadení (EÚ) 2020/696 stanovilo, že zmluvy s dodávateľmi, ktorých platnosť sa skončí v období od 28. mája 2020 do 31. decembra 2021, sa môžu predĺžiť do 31. decembra 2022.

2.4. Dočasné pravidlá týkajúce sa služieb pozemnej obsluhy – výberové konanie

V článku 11 ods. 1 písm. e) smernice o pozemnej obsluhe sa uvádza, že v prípade, že dodávateľ služieb pozemnej obsluhy ukončí svoju činnosť pred koncom obdobia, na ktoré bol vybraný vo verejnej súťaži uskutočnenej v súlade s uvedeným článkom, nahradí sa rovnakým postupom.

Pandémia COVID-19 môže viesť k možnej platobnej neschopnosti dodávateľov služieb pozemnej obsluhy, výsledkom čoho bude ukončenie ich činnosti. Na letiskách s obmedzeným počtom dodávateľov by to mohlo viesť k situácii, že jeden alebo viacerí dodávatelia prestanú poskytovať svoje služby predtým, ako bude možné vybrať nového dodávateľa na základe bežného postupu stanoveného v článku 11 ods. 1 smernice o pozemnej obsluhe. Na zabezpečenie kontinuity služby by bola nevyhnutná rýchla výmena tohto dodávateľa.

Nariadenie (EÚ) 2020/696 preto umožňuje riadiacemu orgánu letiska na obdobie od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 vybrať poskytovateľa služieb priamo, ktorý bude tieto služby poskytovať maximálne počas šiestich mesiacov alebo na obdobie do 31. decembra 2020, podľa toho, ktoré je dlhšie.

3. Podmienky predĺženia príslušných období

Komisii sa podľa nariadenia (EÚ) 2020/696 udeľujú delegované právomoci na predĺženie období uplatniteľnosti príslušných výnimočných opatrení uvedených v odsekoch 3.1– 3.5. V nasledujúcej tabuľke je uvedený prehľad podmienok, ktoré je potrebné splniť:

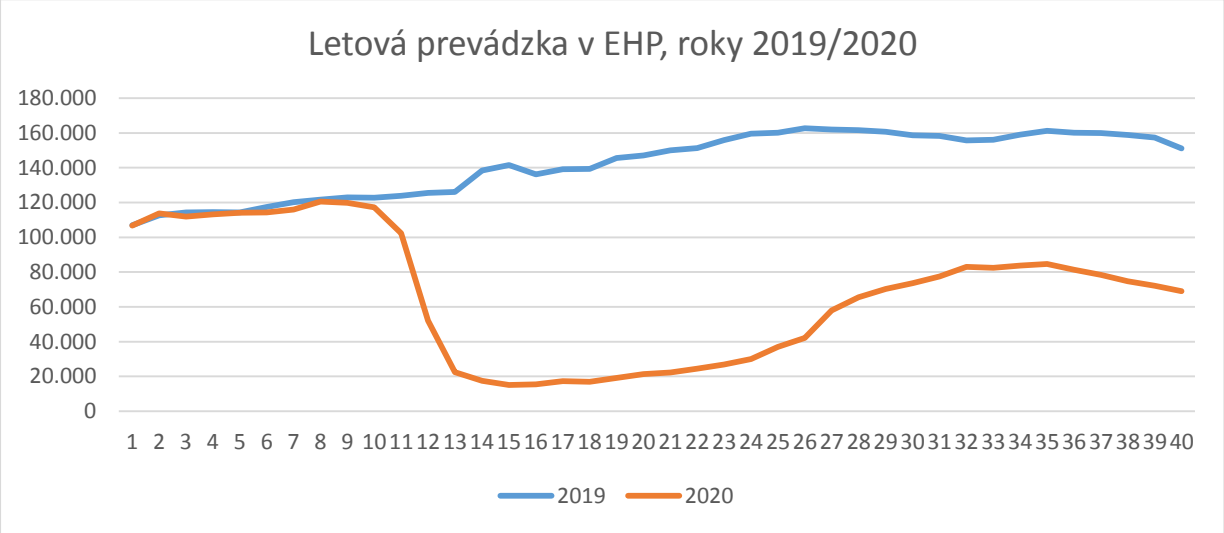
	Zníženie úrovne letovej prevádzky v porovnaní s úrovňou prevádzky v rovnakom období v roku 2019 pretrváva	Zníženie úrovne letovej prevádzky z dôvodu pandémie COVID-19	Zníženie úrovne letovej prevádzky bude pravdepodobne pretrvávať aj v blízkej budúcnosti	Prerušenie poskytovania služieb pozemnej obsluhy alebo ťažkosti s prístupom k financovaniu pre dodávateľov služieb pozemnej obsluhy na letiskách Únie	Pretrvávanie pandémie COVID-19	Je pravdepodobné, že po 31. decembri 2020 bude potrebné obmedziť alebo uložiť podmienky výkonu prepravných práv členskými štátmi
Opatrenia týkajúce sa dočasných prevádzkových licencií (článok 9 ods. 1b)	x	x	x			
Núdzové opatrenia (letové obmedzenie) súvisiace s pandémiou COVID-19 (článok 21a ods. 4)					x	x
Dočasné pravidlá týkajúce sa pozemnej obsluhy – zmluvy (článok 24a ods. 3)	x	x	x	x		
Dočasné pravidlá týkajúce sa pozemnej obsluhy – výberové konanie (článok 24a ods. 3)	x	x	x	x		

3.1. Pretrvávajúce 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 vyťaženia a zrušených letoch počas určitého týždňa roka 2020 porovnané s rovnakým týždňom roka 2019.

Podľa údajov Eurocontrolu sa zníženie letovej prevádzky v EHP začalo v 11. týždni roku 2020 pri poklese o 17 % v porovnaní s rovnakým týždňom roka 2019. Letová prevádzka pokračovala rýchlym poklesom, čo malo za následok pokles v 12. týždni o 59 % a v 13. týždni o 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) dosahovala len 26 % úrovne z roku 2019, čo predstavuje pokles letovej prevádzky o 74 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom. Úrovne letovej prevádzky dosiahli počas mesiaca august 2020 (32. – 36. týždeň) 53 % v porovnaní s augustom 2019, začiatkom septembra 2020 však úrovne začali opäť klesať a do konca mesiaca boli na úrovni 46 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019.

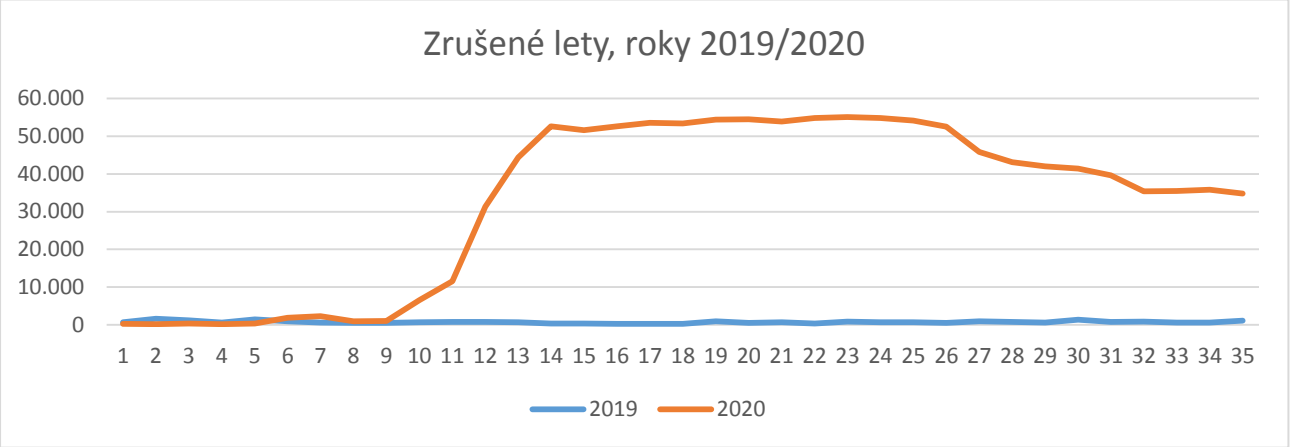
Obrázok 1.1.



(zdroj: Eurocontrol)

V dôsledku poklesu prevádzky sa výrazne zvýšil počet zrušených letov (obrázok 1.2) v porovnaní s rovnakým obdobím roka 2019. Rušenie letov sa začalo zvyšovať od 9. týždňa a výraznejšie stúpalo od 11. týždňa.

Obrázok 1.2.

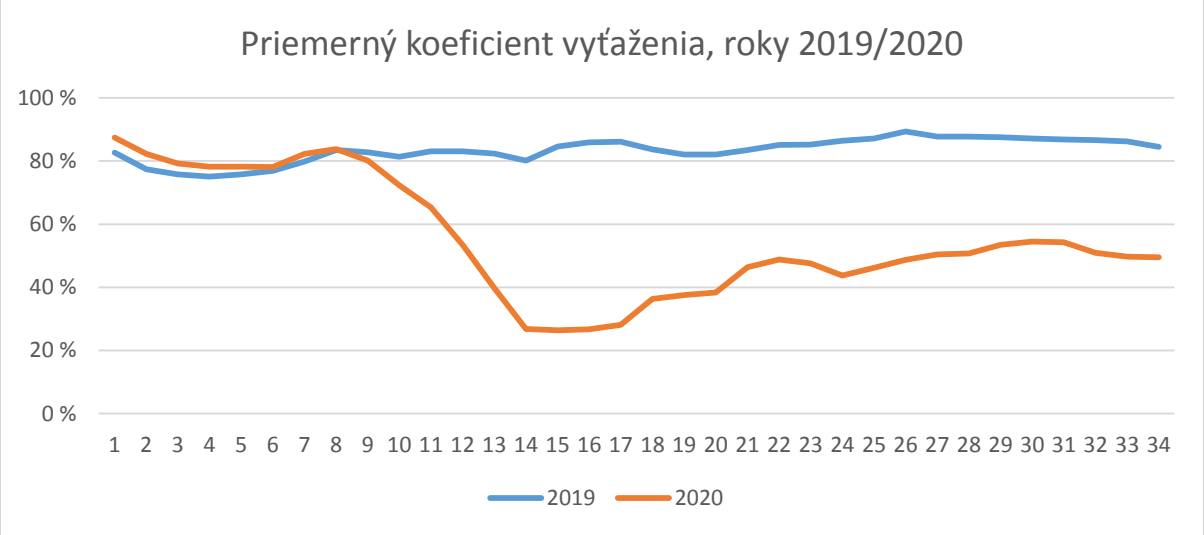


Zdroj: Údaje od leteckých dopravcov zhromaždené Komisiou[8]

Priemerný koeficient vyťaženia v prípade desiatich 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 vyťaženia zvýšil na 44 % a v polovici augusta až na 56 %. Počas rovnakého týždňa v roku 2019 bol priemerný koeficient vyťaženia rovnakého leteckého dopravcu medzi 75 % (4. týždeň) a 89 % (26. týždeň).

Obrázok 1.3.



Zdroj: Údaje od leteckých dopravcov zhromaždené Komisiou[9]

[8] Dátový súbor o využívaní prevádzkových intervalov poskytlo Komisii 6 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)]. Šesť veľkých európskych leteckých dopravcov (klasických, nízkonákladových a regionálnych) poskytlo Komisii dátový súbor o zrušených letoch.

3.2. Zníženie úrovne letovej prevádzky je spôsobené pandémiou COVID-19

Mnoho krajín zareagovalo na pandémiu COVID-19 vydaním zákazov letov a cestovných obmedzení, pričom niektoré z nich sú ešte stále v platnosti[10]. To výrazne ovplyvnilo leteckú dopravu v rámci EÚ a medzinárodnú leteckú dopravu, keďže obmedzenia, ktoré povoľujú iba „najnutnejšie cesty“, potláčajú dopyt na úroveň, ktorá znemožňuje komerčné prevádzkovanie väčšiny trás[11].

Niektoré členské štáty využili obmedzenia letov vnútri EÚ už na začiatku ako opatrenie na zabránenie alebo zamedzenie ďalšieho šírenia COVID-19. S cieľom podporiť nepretržitú prevádzku nákladných služieb Komisia prijala usmernenia na uľahčenie prepravy leteckého nákladu počas pandémie COVID-19[12]. Najvyššia miera zákazov osobných letov medzi členskými štátmi bola zaznamenaná v období 20. – 26. marca 2020, počas ktorého zaviedlo zákaz letov 20 členských štátov. Nasledovalo postupné uvoľňovanie obmedzení, pričom k 31. marcu 2020 platili zákazy letov v 16 členských štátoch a k 6. aprílu v 14 členských štátoch. Keď vstúpila do platnosti procesná výnimka, letové obmedzenia zaviedlo 11 členských štátov. K 7. júlu boli v siedmich členských štátoch zakázané lety do niekoľko konkrétnych členských štátov s vyššou mierou prípadov ochorenia COVID-19. Zákazy letov stále platili koncom septembra v štyroch členských štátoch (pozri oddiel 4).

Pokiaľ ide o lety mimo EÚ, Komisia 16. marca 2020 prijala oznámenie[13], v ktorom odporučila dočasne obmedziť cesty z tretích krajín do regiónu EÚ+, ktoré nie sú nevyhnutné[14], 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 niekoľkokrát predĺžené.

Členské štáty začali počas leta znovu zavádzať cestovné obmedzenia v rámci EÚ. Komisia prijala 4. septembra 2020 návrh odporúčania Rady[15] s cieľom zabezpečiť, aby akékoľvek opatrenia prijaté členskými štátmi v oblasti obmedzenia voľného pohybu v dôsledku pandémie COVID-19 boli koordinované a jasne oznamované na úrovni EÚ. V návrhu Komisie sa stanovujú štyri kľúčové oblasti, kde by členské štáty mali užšie spolupracovať, napríklad spoločné kritériá a prahové hodnoty pre členské štáty pri rozhodovaní o zavedení cestovných obmedzení, spoločný rámec pre opatrenia uplatňované na cestujúcich z vysoko rizikových oblastí a jasné a včasné informácie pre verejnosť o všetkých obmedzeniach.

Okrem regulačného prostredia je dôvera spotrebiteľa kľúčovým faktorom, ktorý ovplyvňuje úrovne 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.

---

9 Dátový súbor s koeficientmi zaťaženia cestujúcimi poskytlo Komisii 6 veľkých európskych leteckých dopravcov (klasických, nízkonákladových a regionálnych).

10 Prehľad aktuálne platných opatrení je uvedený na lokalite https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_en.

11 Ako bolo preukázané poklesom prevádzky opísaným v oddiele 3.1 a predovšetkým dôvodom, pre ktorý bola výnimka zavedená.

12 Usmernenia Európskej komisie: Uľahčenie prepravy leteckého nákladu počas pandémie COVID-19, prijaté 26. marca 2020. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010_en.pdf.

13 COM(2020) 115, 16. marca 2020.

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

15 https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement_en.pdf.

Takmer štyria z piatich (78,0 %) respondentov uviedli, že predstava absolvovania medzinárodného letu v nich vyvoláva „nepríjemný“ alebo „veľmi nepríjemný“ pocit[16]. Opätovné zavedenie hraničných a karanténnych opatrení v mnohých členských štátoch nekoordinovaným a často nepredvídateľným spôsobom ešte viac oslabilo dôveru spotrebiteľov, čo dokazujú nedávne údaje, a vplyv na cestovanie je citeľne vyšší ako priamy účinok skutočných obmedzení.

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 rezervácie do istej miery zlepšili, 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 rezervácií[17]. 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 %. V septembri viac ako polovica respondentov uviedla, že by počkali 6 mesiacov až jeden rok, kým by sa vrátili k cestovaniu. Ochota lietať preto zostáva nízka a očakáva sa, že táto situácia bude pokračovať aj v nasledujúcich mesiacoch. Medzi hlavné odrádzajúce faktory patrí aj riziko povinnej karantény v cieľovom mieste. 83 % respondentov uviedlo, že nebude cestovať, ak existuje pravdepodobnosť, že po príchode pôjdu do karantény.

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

3.3. Zníženie úrovne letovej prevádzky bude pravdepodobne pretrvávať aj v blízkej budúcnosti

V súčasnej situácii je ťažké predpovedať presný vývoj úrovní letovej prevádzky, z dostupných prognóz však vyplýva, že zníženie úrovne letovej prevádzky bude pretrvávať aj v roku 2021 a k návratu na predkrízovú úroveň spôsobenú ochorením COVID-19 nedôjde skôr ako v roku 2024[18]. Faktormi, ktoré budú mať vplyv na vývoj úrovní letovej prevádzky, sú letové a cestovné obmedzenia, spôsob rezervácií zákazníkov a zdravotné opatrenia regulačných orgánov uložené v tomto odvetví. Tieto faktory úzko súvisia s možnosťou opätovného výskytu prípadov a chýbajúcou vakcínou. Všetky prognózy sú ovplyvnené vysokou mierou neistoty.

Celkový počet očakávaných letov v Európe sa podľa Eurocontrolu[19] opäť postupne zníži. V auguste bolo po dosiahnutí najnižšieho bodu v apríli 2020 zaznamenané malé oživenie na 51 %, nebolo to však udržateľné. Predpokladá sa, že v januári 2021 bude počet letov o 60 % nižší ako v roku 2019 (namiesto 20 % v predchádzajúcom scenári). Pri tomto scenári sa považuje za pravdepodobné, že členské štáty budú pri reakcii na cezhraničnú leteckú dopravu

---

16 https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. Treba poznamenať, že Írsko malo v čase uskutočnenia prieskumu zavedenú karanténu pre všetkých medzinárodných cestujúcich prichádzajúcich do Írska, čo malo vplyv na vnímanie bezpečnosti letov verejnosťou.

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

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

19 Pozri najnovší „Scenár aktuálneho stavu“ Eurocontrolu zo septembra 2020 – https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf.

naďalej nekoordinované, že dopyt cestujúcich zostane mimoriadne nízky v dôsledku neistoty spojenej s ochorením COVID-19, nepredvídateľnosti a zmätku v súvislosti s obmedzeniami/karanténnymi opatreniami a že letecké spoločnosti budú ďalej znižovať kapacitu vzhľadom na veľmi nízky počet budúcich rezervácií. Prevádzka by sa mala podľa Eurocontrolu vo februári 2021 pomaly zvyšovať, pričom bude stále o 50 % nižšia ako vo februári 2020.

K 29. septembru 2020[20] znížilo svoju hospodársku prognózu aj združenie IATA. Aktuálne očakáva pokles globálnych výnosov na osobokilometer[21] v roku 2020 o 66 % v porovnaní s rokom 2019 a o 68 % v decembri 2020 v porovnaní s decembrom 2019 oproti 55 % zníženiu, ktoré predpovedalo v júli 2020.

Komisia v súvislosti s cestovnými obmedzeniami odporučila[22] členským štátom schengenského priestoru a štátom pridruženým k schengenskému priestoru, aby k 15. júnu 2020 zrušili kontroly na vnútorných hraniciach. Väčšina členských štátov, ktoré predtým znovu zaviedli kontroly na vnútorných hraniciach z dôvodu pandémie COVID-19, dala na toto odporúčanie, čo viedlo k oživeniu pravidelnej komerčnej osobnej dopravy (pozri obrázok 1.1). Pokiaľ ide o obmedzenie ciest do Únie, ktoré nie sú nevyhnutné, v odporúčaní Rady[23] sa od 1. júla 2020 odporúčalo odstrániť obmedzenia ciest, ktoré nie sú nevyhnutné, z počiatočného zoznamu tretích krajín, ktorý sa bude pravidelne revidovať.

Napriek tomu, že počas letného obdobia sa v Európe po uvoľnení opatrení a zrušení obmedzení v kontexte klesajúceho počtu prípadov v Európe celkovo očakávalo pokračujúce zlepšovanie letovej prevádzky v Európe, počas leta 2020 bol opäť v mnohých krajinách EHP zaznamenaný nárast prípadov COVID-19[24]. Ľudstvo má okrem toho historickú skúsenosť s tým, že pandémie prichádzajú vo viacerých vlnách. Môže to spôsobiť opätovný pokles letovej prevádzky.

Pokiaľ ide o budúci dopyt po leteckej doprave a dôveru spotrebiteľov, najmä v súvislosti so súhrnnou správou o prevádzkových intervaloch[25], zainteresované strany, ktoré útvary Komisie kontaktovali (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 pandémiou COVID-19 už mohli byť 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 cestujúcich[26].

---

20 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/downgrade-for-global-air-travel-outlook/.

21 Výnosy na osobokilometer je metrika leteckého odvetvia, ktorou sa vykazuje počet kilometrov, ktoré precestovali platiaci cestujúci. Vypočíta sa ako súčin počtu platiacich cestujúcich a celkovej precestovanej vzdialenosti.

22 COM(2020) 399 final.

23 https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9208-2020-INIT/fr/pdf.

24 https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-rapid-risk-assessment-20200810.pdf. ECDC informovalo 10. augusta 2020 o celkovom riziku eskalácie ochorenia COVID-19 vo všetkých krajinách EÚ/EHP.

25 COM(2020) 558 final.

26 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

Kým rezervácie v rámci EÚ na leto 2020 sa začali zvyšovať, oživenie toku cestujúcich v rámci európskej sieti letísk sa zastavilo v auguste, pravdepodobne v dôsledku obnovenia cestovných obmedzení niekoľkými štátmi[27]. Miera rezervácií letov mimo EÚ bola ešte nižšia. Posledná aktualizácia združenia IATA o globálnych vyhliadkach v oblasti leteckej dopravy poukazuje na slabšie rezervácie cestujúcich vo štvrtom štvrťroku v porovnaní s tretím štvrťrokom 2020[28].

Pokiaľ ide o iné regulačné zdravotné opatrenia, v rámci stratégie ukončenia opatrení sa v letectve zavádzajú hygienické opatrenia, ktoré do veľkej miery vychádzajú z usmernení EASA/ECDC[29]. 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 v porovnaní s predkrízovou situáciou spôsobenou pandémiou COVID-19. Tieto opatrenia môžu súčasne prispieť k obnoveniu dôvery spotrebiteľov, stále však v obmedzenej miere.

V dôsledku toho letecké spoločnosti teraz opäť postupne znižujú kapacitu, ktorú na trhu ponúkajú. Z uvedeného vyplýva, že úrovne osobnej leteckej dopravy v roku 2020 nedosiahnu ani polovicu z úrovní z roku 2019. Domáce trhy sa budú zotavovať rýchlejšie ako medzinárodné trhy. Medzinárodná organizácia civilného letectva očakáva v roku 2020 pokles počtu ponúkaných miest v Európe o 52 % – 58 % v prípade medzinárodnej osobnej dopravy a o 33 % až 36 % pri vnútroštátnych letoch[30].

Na základe uvedených skutočností je výhľad na rok 2020 veľmi neistý, z obnoveného nárastu počtu prípadov COVID-19 a potreby dodržiavať hygienické opatrenia na zamedzenie šírenia nákazy však vyplýva, že osobná letecká doprava možno nedosiahne úrovne z roku 2019 počas viacerých rokov – a to aj s predpokladom dostupnosti vakcíny proti ochoreniu COVID-19 v roku 2021.

3.4. Zníženie úrovne letovej prevádzky viedlo k prerušeniu poskytovania služieb pozemnej obsluhy alebo k ťažkostiam v prístupe k financovaniu pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy

Podľa informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, pandémia COVID-19 a vyššie uvedené zníženie úrovne letovej prevádzky vážne postihli spoločnosti poskytujúce služby pozemnej obsluhy. Mnoho poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy zaznamenalo finančné ťažkosti, príkladom čoho je skupina Swissport vstupujúca do reštrukturalizácie a správy o finančných ťažkostiach, ktoré zaznamenali jej dcérske spoločnosti[31]. Spoločnosť Wisag prepúšťa 800

---

sa, že tohtoročné vyhliadky leteckých spoločností na zimné obdobie a na ďalšie obdobia budú spojené s problémami, pretože spoločnosti sa nebudú môcť spoľahnúť na rezervu zo ziskového letného obdobia.

27 Letecké spoločnosti poukazujú na to, že rezervačné postupy spotrebiteľov sa zmenili. Predtým si spotrebitelia 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.

28 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/downgrade-for-global-air-travel-outlook/.

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

30 https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf.

31 Napríklad zánik spoločnosti Swissport Belgium a oznámenie spoločnosti Swissport Finland o potrebe prepustiť až 700 z jej 1 350 zamestnancov, (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488), zatiaľ čo

zamestnancov v Nemecku[32] a spoločnostiam Aviapartner Belgium a Malév Ground Handling, ktoré ukončujú prevádzku[33], bol poskytnutý záchranný balík. Z uvedeného vyplýva, že zníženie úrovne letovej prevádzky vedie k prerušeniu poskytovania služieb pozemnej obsluhy a k ťažkostiam v prístupe k financovaniu pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy.

Na základe predpovedí úrovne letovej prevádzky do konca decembra 2021 je pravdepodobné, že prerušiť poskytovanie služieb pozemnej obsluhy skôr, ako sa trh spamätá z krízy, ktorú spôsobila pandémia COVID-19, budú musieť ďalší poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy[34]. Existuje skutočné riziko, že v priebehu roku 2021 môže medzi poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy dôjsť k ďalším konkurzom. Je veľmi pravdepodobné, že výsledkom takýchto konkurzov môžu byť náhle prerušenia služieb pozemnej obsluhy. Letiská sa preto môžu ocitnúť v situácii, keď by vo veľmi krátkom čase potrebovali nájsť alternatívneho poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy. Užitočnosť opatrenia preukázal prípad bruselského letiska, keď spoločnosť Brussels Airport Company (BAC) dokázala po zániku spoločnosti Swissport Belgium urýchlene vybrať náhradného poskytovateľa[35].

Dodávatelia služieb pozemnej obsluhy, ktorí majú ťažkosti s prístupom k financovaniu z dôvodu skončenia platnosti svojich zmlúv, však môžu naďalej využívať výhody plynúce z ich predĺženia podľa súčasnej výnimky (do 31. decembra 2022), aby získali potrebné úvery a zabezpečili kontinuitu činností. Predĺžené zmluvy navyše poskytujú letiskám dostatočný čas na výberové konanie na ďalších poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, aby zvýšili svoju odolnosť v prípade pretrvávajúcej volatility v sektore leteckej dopravy.

3.5. Na riešenie pretrvávajúcej pandémie COVID-19 už nie sú potrebné letové obmedzenia

S cieľom neustále monitorovať situáciu bola Komisia od prijatia článku 21a nariadenia o leteckých dopravných službách v úzkom kontakte s členskými štátmi, najmä s orgánmi civilného letectva. Ukázalo sa, že letové obmedzenia ako také nemusia byť tým najvhodnejším a najpotrebnejším opatrením na zamedzenie globálneho šírenia ochorenia COVID-19, ako je vysvetlené ďalej v texte.

Počas obdobia uplatňovania nariadenia existovali medzi jednotlivými členskými štátmi dosť odlišné prístupy[36]. Komisia hneď zverejnila informácie, ktoré získala od členských štátov,

---

spoločnosť Swissport Western Europe zvažuje zrušenie asi 4 500 pracovných miest vo Veľkej Británii a v Írsku (https://www.euronews.com/2020/06/24/swissport-to-cut-over-4-000-jobs-in-uk-and-ireland-due-to-covid-19).

32 https://newsabc.net/aviation-in-crisis-ground-service-provider-wisag-cuts-around-800-jobs-in-berlin/.

33 https://hungarytoday.hu/national-asset-management-terminates-remnant-of-former-hungarian-airline-malev/, https://bbj.hu/economy/govt-declares-malev-gh-of-strategic-importance_185815.

34 https://www.ft.com/content/82d6c72a-4a9c-4210-a235-fadbe326ff34.

35 Spoločnosť Swissport Belgium podala 8. júna 2020 návrh na vyhlásenie konkurzu a na bruselskom letisku zostala jedna spoločnosť poskytujúca služby pozemnej obsluhy. Od 1. júla 2020 poskytuje službu spoločnosť Alyzia SAS. Francúzskej spoločnosti bola až do zorganizovania obvyklého postupu výberu nového poskytovateľa udelená dočasná licencia na činnosti odbavovania batožiny a činnosti na odbavovacej ploche na obdobie šiestich mesiacov. Môže ponúkať aj služby odbavovania cestujúcich (napríklad check-in) a upratovanie. Zdroj: BAC.

36 Niekoľko členských štátov oznámilo zákaz všetkých letov vnútri EÚ s určitými výnimkami (napríklad v prípade núdzových alebo repatriačných letov). Niektoré oznámené zákazy boli zamerané na jeden alebo niekoľko členských štátov. Možnosť uvedenú v článku 21 alebo 21a nariadenia nevyužilo sedem členských štátov, pretože sa domnievali, že to nie je potrebné z dôvodov verejného zdravia. Uprednostňovali opatrenia, ktorými sa obmedzuje alebo podmieňuje prístup na ich územie ľuďom z určitých regiónov alebo krajín, a zdravotné opatrenia (napríklad testovanie a vyhľadávanie kontaktov).

aby zabezpečila transparentnosť[37], a Eurocontrol každý deň vydáva súhrny príslušných oznámení NOTAM[38]. Komisia v súlade so svojimi usmerneniami o tom, ako postupne obnoviť dopravné služby, konektivitu a voľný pohyb ihneď, ako to zdravotná situácia dovolí[39], a zároveň s prihliadnutím na vykonávanie Protokolu o bezpečnosti zdravia v letectve počas nákazy COVID-19, ktorý prijali EASA/ECDC[40] a v ktorom sa poskytuje usmernenie o tom, ako uľahčiť bezpečné a postupné obnovenie osobnej leteckej dopravy, pravidelne vyzýva orgány civilného letectva, aby preskúmali svoje zákazy letov. Členské štáty v dôsledku toho postupne rušia svoje letové obmedzenia a niekedy ich nahrádzajú inými opatreniami, ako sú cestovné obmedzenia a opatrenia v oblasti verejného zdravia. V reakcii na nárast prípadov COVID-19 vo viacerých krajinách však niekoľko členských štátov začalo počas letného obdobia obnovovať zákazy letov do viacerých členských štátov[41].

Zjednodušeným postupom podľa nariadenia (EÚ) 2020/696 sa členským štátom umožňuje prijať mimoriadne opatrenia na riešenie pandémie COVID-19 bez zbytočnej administratívnej záťaže, naďalej sa však ponecháva členským štátom povinnosť dané opatrenie primerane odôvodniť vzhľadom na jeho značný nepriaznivý vplyv na fungovanie vnútorného trhu a zabezpečiť, aby bolo primerané sledovanému cieľu verejného zdravia.

Ochorenie COVID-19 sa aktuálne rozšírilo po celom svete, pričom prípady nákazy sa vyskytli na piatich kontinentoch. WHO spolu s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva a centrom ECDC v počiatočných štádiách krízy navrhli, že krátkodobé cestovné obmedzenia by mohli prispieť k zamedzeniu šírenia nákazy tým, že šírenie ochorenia sa spomalí. Z dôkazov však vyplýva, že dlhodobé obmedzenie pohybu osôb a tovaru je v boji proti pandémiám vo väčšine situácií neúčinné a môže odkloniť zdroje od iných zásahov.[42] V súčasnosti, aj keď pandémia naďalej predstavuje v krajinách EÚ veľkú hrozbu pre verejné zdravie, došlo od začiatku krízy k významnému vývoju, napríklad k lepšiemu chápaniu rizika prenosu a k vývoju ďalších diagnostických a preventívnych opatrení, ktoré umožňujú postupné obnovovanie dopravných služieb[43]. Všetky členské štáty zaviedli ďalšie opatrenia, ako napríklad zdravotné a hygienické opatrenia, ktoré sa zdajú vhodnejšie, účinnejšie a primeranejšie na zvládnutie pandémie COVID-19 ako samotné letové obmedzenia[44].

Niekoľko členských štátov zastáva názor, že keďže je ťažké predvídať epidemiologickú situáciu, môže existovať potreba obnovenia zákazov letov, zatiaľ čo ostatné členské štáty, ktoré reagovali na konzultáciu Komisie, sa domnievajú, že existujú ďalšie opatrenia a mechanizmy, ktorými sa zabezpečí, že šírenie možno obmedziť a že zavedenie jednostranných obmedzení letov by narušilo koordinovanú reakciu na ochorenie COVID-19 a bránilo by obnove. Okrem toho tvrdia, že článok 21 nariadenia o leteckých dopravných

---

37 https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en.

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html. Oznámenia pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku obsahujú všetky informácie o podmienkach, ktoré krajiny kladú na prevádzkovanie leteckých dopravných služieb.

39 Pozri https://ec.europa.eu/info/files/covid-19-guidelines-progressive-restoration-transport-services-and-connectivity_sk.

40 Pozri https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol.

41 K 1. októbru 2020 platili v štyroch členských štátoch stále zákazy letov vnútri EÚ.

42 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.

43 Pozri protokol EASA/ECDC o bezpečnosti zdravia v letectve.

44 Podľa centra ECDC vzhľadom na to, že v súčasnosti existujú špecializované systémy sledovania ochorenia COVID-19, sú zavedené rozsiahle opatrenia v oblasti verejného zdravia a prebieha testovanie a sledovanie kontaktov obyvateľstva, by mali byť krajiny lepšie pripravené na prevenciu a kontrolu opätovného nárastu prípadov.

službách naďalej umožní členským štátom prijímať v odôvodnených prípadoch nevyhnutné mimoriadne opatrenia.

Vzhľadom na uplatňovanie Protokolu o bezpečnosti zdravia v letectve počas nákazy COVID-19, ktorý prijali EASA/ECDC[45], sa letecké spoločnosti domnievajú, že jednostranné letové obmedzenia už nie sú potrebné a je možné ich zrušiť, pretože predletové monitorovacie opatrenia a vysoká úroveň ochrany zdravia a bezpečnosti na palube sa v porovnaní so zákazmi letov ako takými považujú za účinnejšie a primeranejšie pri zvládaní cestujúcich z krajín s vysokou mierou prenosu ochorenia. Jednostranné zákazy letov v rámci EÚ založené na líšiacich sa kritériách v jednotlivých krajinách, ktoré sa niekedy ukladajú iba s niekoľkohodinovým predstihom a väčšinou na krátke obdobia, spôsobili na trhu veľa nejasností a právnej neistoty s negatívnym vplyvom na dopravcov, ale aj na cestujúcich, ako aj nepriamy vplyv na situáciu poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy a letísk. Zástupcovia odvetvia sa domnievajú, že vyhnúť sa nejasnostiam na trhu by pomohol koordinovaný prístup na úrovni EÚ s objektívnymi kritériami, ktoré sa uplatňujú jednotne v celej EÚ[46].

Aj keď je zrejmé, že pandémia COVID-19 pretrváva, zdá sa, že vývoj pandémie, lepšie poznatky o víruse a jeho epidemiológii a vykonávanie komplexných zdravotných a hygienických opatrení vo všetkých členských štátoch už neodôvodňujú potrebu členských štátov zavádzať letové obmedzenia v rámci EÚ ako také s cieľom riešiť pandémiu COVID-19. Podmienka v článku 21a ods. 4 týkajúca sa predĺženia platnosti zjednodušených procesných pravidiel po 31. decembri 2020 preto nie je splnená.

4. Záver

V čase predloženia tejto správy Európskemu parlamentu a Rade je úroveň letovej prevádzky v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2019 stále výrazne znížená. Napriek ťažkostiam s presným predpovedaním obnovy úrovní letovej prevádzky možno očakávať, že nízka úroveň letovej prevádzky a dopytu cestujúcich, ktorú možno pripísať pandémii COVID-19, bude pretrvávať aj po roku 2021. Návrat na úroveň pred ochorením COVID-19 sa očakáva až po niekoľkých rokoch. V tejto fáze je však príliš skoro dospieť k záveru, či k obmedzeniu kapacity bude dochádzať aj po roku 2021 v rovnako výraznej miere.

Kľúčovými faktormi, ktoré ovplyvňujú rýchlosť obnovy letovej prevádzky, budú vnútroštátne a nekoordinované obmedzenia týkajúce sa cestujúcich a letov do určitých destinácií alebo z určitých destinácií, karanténne požiadavky, hygienické opatrenia umožňujúce bezpečné cestovanie a dôvera spotrebiteľov.

Vzhľadom na pretrvávanie pandémie COVID-19 a jej vplyv na leteckú dopravu sa očakáva, že leteckí dopravcovia budú v roku 2021 naďalej čeliť vážnym problémom s likviditou, ktoré by mohli viesť k pozastaveniu alebo zrušeniu ich prevádzkovej licencie. Očakáva sa tiež, že v roku 2021 budú v sektore služieb pozemnej obsluhy prevládať náročné trhové podmienky, ktoré ďalej zhoršia finančnú situáciu poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy s následným rizikom ďalších konkurzov. Prerušenie poskytovania služieb pozemnej obsluhy a ťažkosti s prístupom k financovaniu pre poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy preto pravdepodobne budú pretrvávať aj počas roku 2021.

[45] Pozri https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/covid-19-aviation-health-safety-protocol.

[46] Pozri poznámku pod čiarou č. 15 – návrh odporúčania Rady o koordinovanom prístupe k obmedzeniu voľného pohybu v reakcii na pandémiu COVID-19.

Podmienky na to, aby sa delegovaným aktom predĺžila platnosť opatrení v článku 9 ods. 1b týkajúcich sa dočasných licencií a v článku 24a ods. 3 týkajúcich sa služieb pozemnej obsluhy, ktoré sa v súčasnosti končia 31. decembra 2020, sú teda splnené.

Komisia so zreteľom na uvedené skutočnosti a vzhľadom na to, že ich platnosť vyprší 31. decembra 2020 a vzhľadom na ich pretrvávajúcu nevyhnutnosť podľa podmienok v článku 9 ods. 1b a článku 24a ods. 3 predĺži výnimky týkajúce sa **prevádzkových licencií** a **výberu poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy** delegovaným aktom do 31. decembra 2021.

Pokiaľ ide o súčasnú výnimku týkajúcu sa predĺženej **platnosti zmlúv o pozemnej obsluhe**, ktorá umožňuje predĺženie platnosti zmlúv do 31. decembra 2022, a na základe obmedzených dlhodobých údajov, ktoré sú k dispozícii, Komisia sa v tejto fáze nedomnieva, že podmienky na jej predĺženie po skončení roku 2022 sú splnené. Komisia však bude aj naďalej situáciu pozorne sledovať.

Pokiaľ ide o možnosť členských štátov prijímať mimoriadne **opatrenia na zamietnutie, obmedzenie alebo uloženie podmienok na výkon prepravných práv** pri riešení pandémie COVID-19, na základe dostupných dôkazov o vývoji pandémie a poznatkov o riziku prenosu choroby už tieto opatrenia nie sú potrebné vzhľadom na ďalšie vhodnejšie opatrenia na zamedzenie šírenia ochorenia, ako sú účinné zdravotné a hygienické opatrenia, a vzhľadom na článok 21 nariadenia o leteckých dopravných službách. Podmienka uvedená v článku 21a ods. 4 na predĺženie platnosti opatrenia delegovaným aktom po 31. decembri 2020 teda nie je splnená a súčasné obdobie platnosti sa nepredĺži.

Komisia bude naďalej sledovať situáciu v odvetví letectva a v odôvodnených prípadoch je pripravená zvážiť ďalšie opatrenia s cieľom zvládnuť krízu a pomôcť oživeniu.