EURÓPAI
BIZOTTSÁG

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 el[1]. 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 Unióban[2]. Az európai légtérben üzemeltetett járatok száma 2020 márciusában és áprilisában 90 %-kal csökkent 2019 ugyanezen időszakához képest[3]. 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 képest[4].

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 elveszíted” 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) 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 árufuvarozás is jelentősen csökkent: az IATA jelentése szerint az árufuvarozás 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.

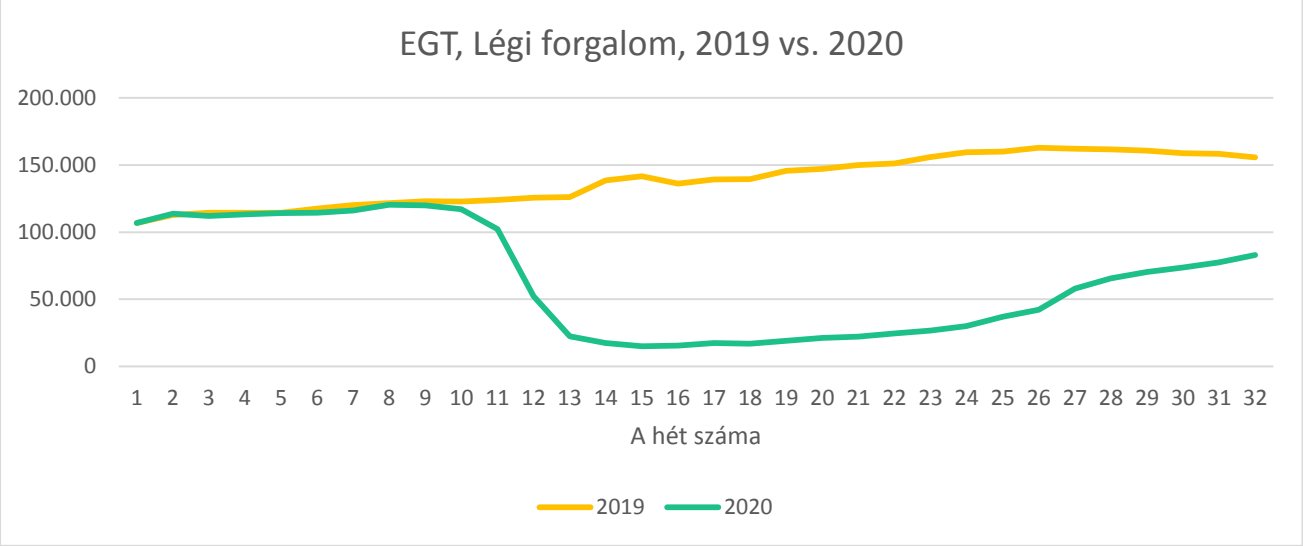
2. A légi forgalom soha nem látott csökkenése

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.

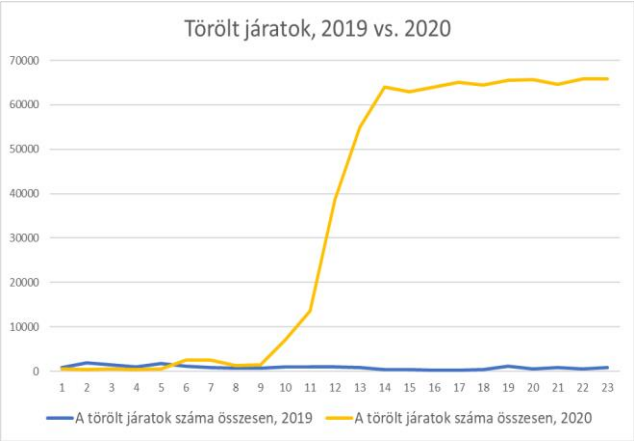
1.1. ábra

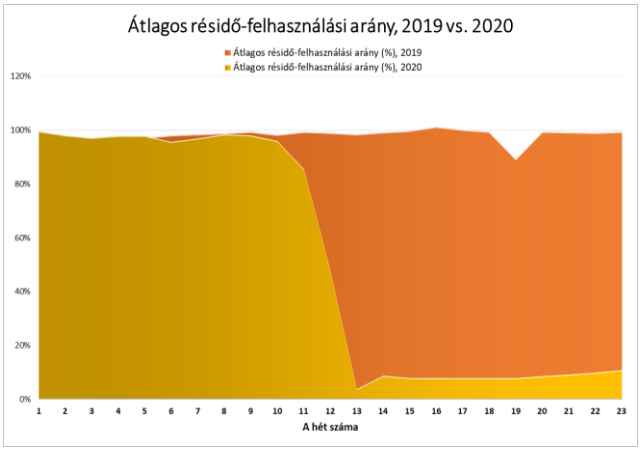


(Forrás: Eurocontrol)

A forgalom csökkenése miatt a résidők felhasználása jelentősen visszaesett (1.3. ábra), a járattörlések 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 járattörlések a 9. héttől egyre gyakoribbak, majd a 11. héttől kezdve ugrásszerűen nő a számuk.

1.2. és 1.3. ábra

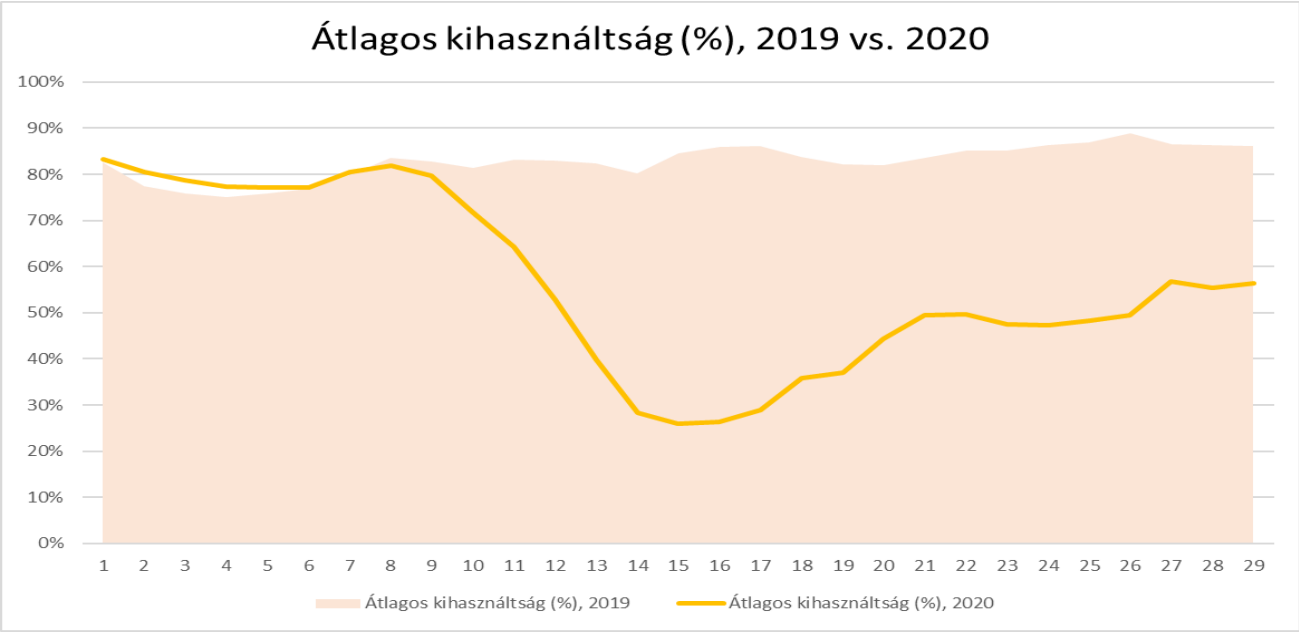




Forrás (1.2. és 1.3. ábra): A Bizottság által a légi fuvarozóktól gyűjtött adatok[5]

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



Forrás: A Bizottság által a légi fuvarozóktól gyűjtött adatok[6]

[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 járattörlésekkel kapcsolatban.

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 feltartóztatásához[7]. Sok ország repülési tilalommal és utazási korlátozásokkal reagált a Covid19-világjárvány kitörésére, s ezek közül néhány még mindig érvényben van[8]. 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 szempontból[9].

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 őket[10]. Az utazási és repülési tilalmak alkalmazási köre eltért[11]. Az árufuvarozási szolgáltatások további biztosításának előmozdítása érdekében a Bizottság iránymutatást adott ki, amely elősegíti a légi árufuvarozást a Covid19-világjárvány idején[12]. A tagállamok közötti repülési tilalmak csúcspontja a 2020. március 20. és március 26. közötti időszakra esett, amikor 20 tagállam vezetett be repülési tilalmat[13]. 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 elő[14].

Az EU-n kívüli járatok tekintetében a Bizottság 2020. március 16-án közleményt[15] fogadott el, amelyben ajánlotta a harmadik országokból az EU+ térségbe[16] 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

---

[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.

[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 találhatók 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.

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 gondolata[17].

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 csökkenéssel[18]. 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.

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 megközelítésétől[19] függő) forgatókönyvek[20] becslése szerint – a legoptimistább, az összehangolt megközelítést alkalmazó forgatókönyv értelmében – a légi forgalom a 2020. áprilisi legalacsonyabb szintről fokozatosan nőve 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 utaskilométer[21] (RPK), és 2024-nél előbb nem áll vissza a Covid19-világjárvány kitörését megelőző szintre[22].

---

[17] https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions/ Meg kell jegyezni, hogy Írországban karantén vonatkozik minden Írországba 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.

[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/

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 illetően[23], a legtöbb uniós tagállam/EGT-ország továbbra is beszámol közösségi fertőzésekről, és néhány országban újra nőtt a megbetegedések száma vagy jelentős helyi gócpontok alakultak ki[24]. 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 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 utasigényekre[25].

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 részében[26]. Az EU-n kívüli járatok foglalási aránya még alacsonyabb.

---

[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.

[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 megfogyatkozott 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.

Az egyéb szabályozási egészségügyi intézkedések tekintetében – az enyhítési stratégia részeként – egészségügyi intézkedésekre kerül sor a légi közlekedésben, például az EASA/ECDC iránymutatása[27] 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

A résidőrendeletnek 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. Míg a (7) preambulumbekezdés a „haladéktalanul” cselekvő légi fuvarozókra utal, a 10a. cikk (3) bekezdése nem határoz meg konkrét határidőt. A légitársaságokhoz, repülőterekhez és résidő-koordinátorokhoz címzett, 2020. április 16-i levélben a Bizottság szervezeti egységei határozottan arra ösztönözték a légi fuvarozókat, hogy legalább két héttel a járat üzemeltetésének eredetileg tervezett napja előtt szolgáltassák vissza a résidőket. Ez a lépés a mentesség céljának maradéktalan fenntartására és adott esetben a repülőtéri kapacitás kihasználásának optimalizálására irányult. A résidőket kellően korán visszaszolgáltató légi fuvarozók nem vesztik el korábbi jogaikat, de a repülőtéri kapacitás sem veszik szükségtelenül kárba. A tapasztalatok ennek előnyeiről tanúskodnak. Például lehetőség nyílt légi árufuvarozási műveletekre a légi fuvarozók által visszaszolgáltatott olyan résidők felhasználásával, amelyeket azok általában a személyszállítási szolgáltatások 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 szolgáltatásokat.

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

Az EUACA (Európai Repülőtéri Koordinátorok Szövetsége) több repülőtéren nyomon követte a résidők visszaszolgáltatásának gyakorlatát és időzítését[28]. Az összegyűjtött adatok szerint a nagyon későn (a járatok üzemeltetését megelőző egy héten belül) történő járattörlésekre és résidő-visszaszolgáltatásra elsősorban a márciusra ütemezett járatok esetében került sor. A légi fuvarozók fokozatosan kezdték előbb visszaszolgáltatni a résidőket, és 2020 júniusának közepére a résidők többségét a kiválasztott repülőtereken legalább 3 héttel a műveletek tervezett dátumát megelőzően visszaszolgáltatták, de jelentős részük (34,6 %) visszaszolgáltatására továbbra is később került sor[29].

A légi árufuvarozási műveletek vonatkozásában az érdekelt felek általában jelezték, hogy az ilyen műveletek megtervezhetők rövid határidővel, ugyanakkor az utasszállító járatok esetében nagy volt az egyetértés abban, hogy ezek megtervezéséhez több időre van szükség. Egyrészt ez arra utal, hogy ha a légitársaságok következetesen kellően korán visszaszolgáltatják a résidőket, talán több légitársaság tudna tervezni és tudná ideiglenesen felhasználni ezeket a résidőket különböző szolgáltatások biztosítására. Ez előnyös lenne az utasok és általában véve az összeköttetés fenntartása szempontjából. Másrészt 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 kihasználtságát, és nem tudnak megalapozott döntést hozni arról, hogy elindítsák-e a járatot vagy visszaszolgáltassák a résidőt.

A repülőterek és a repülőtéri szolgáltatók 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 költségesebb 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 légihíd-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.

[28] Az EUACA az alábbi 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, Bécs, Salzburg (AT); Helsinki (FI); Iráklio (EL); Krakkó, Varsó (PL); Lárnaka (CY); London Heathrow, London Stansted (UK); Oslo (NO); Prága (CZ); Szófia (BG).

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

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 elöregedés 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, észszerűen 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 helyreállás 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.