EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 13.11.2020
COM(2020) 714 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun asetuksen (EY) N:o 1008/2008 muuttamisesta covid-19-pandemian vuoksi 25 päivänä toukokuuta 2020 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/696 9 artiklan 1 c kohdan, 21 a artiklan 5 kohdan ja 24 a artiklan 4 kohdan mukaisesti

1 Sisällysluettelo

1 Johdanto 2
2 Tukitoimenpiteiden kuvaus 3
2.1 Väliaikaisia liikennelupia koskevat toimenpiteet 3
2.2 Covid-19-pandemiaan liittyvät kiireelliset toimenpiteet (lentorajoitukset) 4
2.3 Maahuolintapalveluja koskevat väliaikaiset säännöt – sopimukset 4
2.4 Maahuolintapalveluja koskevat väliaikaiset säännöt – valintamenettely 4
3 Määräaikojen pidentämistä koskevat ehdot 5
3.1 Lentoliikenteen pitkäaikainen väheneminen vuosien 2019 ja 2020 välillä (vastaava ajanjakso) 5
3.2 Lentoliikenteen väheneminen johtuu covid-19-pandemiasta 8
3.3 Lentoliikenteen väheneminen jatkuu todennäköisesti lähitulevaisuudessa 9
3.4 Lentoliikenteen väheneminen on johtanut maahuolintapalvelujen tarjonnan keskeytymiseen tai vaikeuttanut maahuolintayritysten rahoituksen saantia 11
3.5 Lentorajoituksia ei enää tarvita yhä jatkuvan covid-19-pandemian hillitsemiseen 12
4 Päätelmät 14

1 Johdanto

Covid-19-pandemia on vaikuttanut vuoden 2020 alusta lähtien erittäin kielteisesti lentoliikenteeseen Euroopassa ja koko maailmassa. Terveyden suojelemiseen liittyvät rajoitukset ja matkustusrajoitukset, joita EU:n jäsenvaltiot ja kolmannet maat ovat ottaneet käyttöön pandemian vuoksi, ovat heikentäneet merkittävästi kuluttajien luottamusta ja kysyntää, minkä johdosta lentoliikenne on vähentynyt ennätyksellisesti ja pitkäkestoisesti Euroopassa.[1]

Euroopan ilmatilassa liikennöityjen lentojen määrä väheni maalis–huhtikuussa 2020 jopa 90 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna.[2] Matkustajien määrä oli Euroopan lentoasemilla vielä 1. maaliskuuta 2020 yli viisi miljoonaa mutta 31. maaliskuuta 2020 vain 174 000 (97,1 prosenttia vähemmän kuin samana päivänä vuonna 2019). Vähennys on ollut 2. elokuuta 2020 alkaen noin 70 prosenttia verrattuna samaan ajankohtaan vuonna 2019[3]. Rahtiliikenteeseen kohdistuu vähemmän vaikutuksia, sillä se oli elokuussa 19 prosenttia matalampi rahtitonnikilometreinä mitattuna[4]. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) taloudellisten vaikutusten analyysiä varten lokakuussa 2020 kerättyjen tietojen mukaan vuonna 2020 lentoyhtiöiden tarjoamien paikkojen kokonaismäärä vähenee 50–52 prosenttia, matkustajamäärä 2 875–2 978 miljoonalla matkustajalla ja matkustajaliikenteestä saatavat bruttotulot 330–340 miljardilla eurolla.

Covid-19-pandemia on vaikeuttanut tiettyjen lentoliikenneasetuksen[5] ja maahuolintadirektiivin[6] säännösten noudattamista. Kysynnän ennennäkemätön lasku ja peruutusten suuri määrä ovat aiheuttaneet monia äkillisiä ongelmia lentoliikenteen harjoittajille ja maahuolintayrityksille. Lentoliikenteen harjoittajat ovat joutuneet vakaviin maksuvalmiusongelmiin, jotka voivat johtaa niiden liikenneluvan peruuttamiseen määräajaksi tai kokonaan tai sen korvaamiseen väliaikaisella luvalla ilman, että tälle olisi rakenteellista taloudellista tarvetta. Toiseksi maahuolintayrityksillä, joiden sopimukset tai luvat olivat päättymässä, oli vakavia vaikeuksia rahoituksen saamisessa. Kolmanneksi lentoasemat joutuivat maahuolintayritysten taloudellisen riskin vuoksi haavoittuvaan asemaan, jossa ne saattoivat konkurssitilanteessa menettää ainoan maahuolintapalvelujen tarjoajansa.

Lisäksi covid-19:stä johtuvien tartunta- tai kuolemantapausten määrä sekä se, että tauti oli tuntematon, johtivat siihen, että monet jäsenvaltiot asettivat lentoliikenneasetuksen 21 artiklan nojalla EU:n sisäisiä lentorajoituksia pyrkiessään pysäyttämään tai hidastamaan taudin leviämistä, mikä kriisin ennennäkemättömän keston ja sovellettavien menettelysääntöjen vuoksi aiheutti jäsenvaltioille ja komissiolle raskaan ja tarpeettoman hallinnollisen rasitteen.

---

1 Maailman terveysjärjestö julisti koronaviruksen ”maailmanlaajuiseksi terveysuhaksi” 30. tammikuuta ja pandemiaksi 11. maaliskuuta 2020 (ks. 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto), EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3–20.

6 Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla,
EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36–45.

Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat covid-19-pandemian vuoksi 25. toukokuuta 2020 asetuksen (EU) 2020/696 lentoliikenneasetuksen muuttamisesta edellä mainittujen ongelmien ratkaisemiseksi sekä tarvittavien helpotusten tarjoamiseksi asianomaisille sidosryhmille, jäsenvaltioille ja komissiolle tiettyjen hallinnollisten sääntöjen osalta ja parempien rahoitusnäkymien varmistamiseksi alalla toimiville sidosryhmille.

Komissio seuraa tilannetta jatkuvasti lentoliikenneasetuksen 9 artiklan 1 c kohdan, 21 a artiklan 5 kohdan ja 24 a artiklan 4 kohdan mukaisesti käyttäen asetuksessa vahvistettuja perusteita.[7]

Komission on kyseisten artiklojen nojalla esitettävä käytettävissään olevien tietojen perusteella yhteenvetokertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle 15. marraskuuta 2020 mennessä ja tarvittaessa annettava delegoituja säädöksiä, joilla jatketaan väliaikaisten säännösten soveltamisaikaa. Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä yhden vuoden ajaksi 28. toukokuuta 2020 alkaen.

Tässä yhteenvetokertomuksessa arvioidaan tilannetta Eurocontrolilta kerättyjen tietojen sekä EU:n lentoyhtiöistä otetun otoksen lentojen peruutuksia ja käyttöastetta koskevien tietojen perusteella. Kertomus pohjautuu myös Euroopan tautienehkäisy- ja -valvontakeskuksen (ECDC) julkaisemiin todisteisiin ja tietoihin covid-19-pandemian jatkumisesta. Lisäksi komissio kuuli heinä-elokuussa 2020 asianomaisia sidosryhmiä eli jäsenvaltioita sekä lentoyhtiöitä, lentoasemia ja maahuolintayrityksiä edustavia järjestöjä toimenpiteiden täytäntöönpanosta ja niiden nykyisestä tarpeellisuudesta.

2 Tukitoimenpiteiden kuvaus

2.1 Väliaikaisia liikennelupia koskevat toimenpiteet

Lentoliikenneasetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaisten lupaviranomaisten on peruutettava kokonaan tai määräajaksi taloudellisissa vaikeuksissa olevan EU:n lentoliikenteen harjoittajan liikennelupa, jonka ne voivat korvata väliaikaisella liikenneluvalla.

Unionin lentoliikenteen harjoittajat, jotka olivat taloudellisesti terveitä ennen covid-19-pandemiaa, ovat pandemian myötä alkaneet joutua maksuvalmiusongelmiin, jotka voivat johtaa niiden liikenneluvan peruuttamiseen määräajaksi tai kokonaan tai sen korvaamiseen väliaikaisella luvalla ilman, että tälle olisi rakenteellista taloudellista tarvetta. Väliaikaisen luvan myöntäminen voisi antaa markkinoille kielteisen signaalin lentoliikenteen harjoittajan selviytymiskyvystä, mikä puolestaan pahentaisi sen mahdollisia, muussa tapauksessa väliaikaisia taloudellisia ongelmia.

Tämän vuoksi asetuksessa (EU) 2020/696 annettiin toimivaltaisille lupaviranomaisille mahdollisuus olla peruuttamatta liikennelupaa kokonaan tai määräajaksi 1. maaliskuuta ja 31. joulukuuta 2020 välisenä aikana, jos kyseisenä aikana on tehty taloudellista elinkelpoisuutta koskeva arviointi ja edellyttäen, ettei turvallisuus vaarannu ja että on

[7] Nämä perusteet vahvistetaan 9 artiklan 1 b kohdassa, 21 a artiklan 4 kohdassa ja 24 a artiklan 3 kohdassa ja ne luetellaan 4 kohdassa.

olemassa todelliset mahdollisuudet tyydyttävään taloudelliseen uudelleenjärjestelyyn seuraavien 12 kuukauden kuluessa.

2.2 Covid-19-pandemiaan liittyvät kiireelliset toimenpiteet (lentorajoitukset)

Lentoliikenneasetuksen 21 artiklan mukaan jäsenvaltio voi evätä liikenneoikeuksien käytön, rajoittaa niitä tai asettaa niille ehtoja ennakoimattomista ja väistämättömistä olosuhteista johtuvien yllättävien ja lyhytaikaisten ongelmien ratkaisemiseksi. Tällaisten toimien on oltava suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukaisia ja perustuttava puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin.

Jotta voidaan varmistaa, että toimissa noudatetaan suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteita sekä puolueettomia ja syrjimättömiä perusteita, komissiolle ja muille jäsenvaltioille on ilmoitettava toimista viipymättä ja esitettävä asianmukaiset perustelut. Jos tällaisia toimia vaativat ongelmat jatkuvat yli 14 päivän ajan, jäsenvaltion on ilmoitettava siitä komissiolle ja muille jäsenvaltioille, ja se voi komission suostumuksella jatkaa toimia edelleen enintään 14 päivän jaksoin. Komissio hyväksyy pidennykset päätöksellä.

Asetuksen 21 artikla koskee lyhytaikaisia ongelmia, ja covid-19-pandemian alkuvaiheista saadut kokemukset osoittivat, ettei se soveltunut covid-19-kriisiin, jonka odotetaan kestävän useita kuukausia, mikä aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista rasitetta komissiolle ja jäsenvaltioille.

Sen vuoksi asetuksella (EU) 2020/696 otettiin käyttöön 21 artiklassa säädettyjä menettelyvaatimuksia koskeva väliaikainen poikkeus 1. maaliskuuta ja 31. joulukuuta 2020 väliseksi ajaksi. Tämän poikkeuksen nojalla jäsenvaltiot voivat pitää voimassa covid-19-pandemiaan liittyvän väliaikaisen, perustellun ja oikeasuhteisen hätätoimenpiteen ilman komission suostumusta edellyttäen, että se on suhteellisuus- ja avoimuusperiaatteiden mukainen ja perustuu puolueettomiin ja syrjimättömiin perusteisiin.

2.3 Maahuolintapalveluja koskevat väliaikaiset säännöt – sopimukset

Maahuolintadirektiivin 6 artiklan 2 kohdan ja 9 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjoajien määrää lentoasemilla. Tällöin palveluntarjoajat on valittava enintään seitsemäksi vuodeksi. Covid-19-pandemia on johtanut lentoliikenteen äkilliseen vähenemiseen ennennäkemättömässä mittakaavassa, mikä on aiheuttanut vakavia taloudellisia vaikeuksia maahuolintapalvelujen tarjoajille. Palveluntarjoajat, joiden sopimukset päättyvät kriisin aikana tai kriisin alkamista seuraavan vuoden loppuun mennessä, eivät näin ollen voi antaa luotonantajilleen riittäviä takuita kestävyydestä lainan saamisen edellytyksenä, minkä vuoksi niillä voi olla vaikeuksia saada rahoitusta.

Tästä syystä asetuksessa (EU) 2020/696 säädetään, että palveluntarjoajien sopimuksia, joiden voimassaolo päättyy 28. toukokuuta 2020 ja 31. joulukuuta 2021 välisenä aikana, voidaan jatkaa 31. joulukuuta 2022 asti.

2.4 Maahuolintapalveluja koskevat väliaikaiset säännöt – valintamenettely

Maahuolintadirektiivin 11 artiklan 1 kohdan e alakohdassa säädetään, että jos maahuolintapalvelujen tarjoaja lopettaa toimintansa ennen sen määräajan päättymistä, joksi se valittiin kyseisen artiklan mukaisesti järjestetyllä tarjouskilpailulla, se korvataan samalla menettelyllä.

Covid-19-pandemia voi johtaa maahuolintapalvelujen tarjoajien maksukyvyttömyyteen, minkä vuoksi ne joutuvat lopettamaan toimintansa. Lentoasemilla, joilla palveluntarjoajien

määrä on rajallinen, tämä voi johtaa tilanteeseen, jossa yksi tai useampi palveluntarjoaja lopettaa palvelujen tarjoamisen ennen kuin uusi palveluntarjoaja voidaan valita maahuolintadirektiivin 11 artiklan 1 kohdassa säädetyn tavanomaisen menettelyn mukaisesti. Palveluntarjoaja olisi voitava korvata nopeasti palvelun jatkuvuuden varmistamiseksi.

Sen vuoksi asetuksessa (EU) 2020/696 annetaan lentoaseman pitäjälle mahdollisuus valita 1. maaliskuuta 2020 ja 31. joulukuuta 2020 välisenä aikana suoraan palveluntarjoaja tarjoamaan palveluja enintään kuuden kuukauden ajaksi tai 31. joulukuuta 2020 asti sen mukaan, kumpi näistä ajanjaksoista on pidempi.

3 Määräaikojen pidentämistä koskevat ehdot

Asetuksen (EU) 2020/696 nojalla komissiolle siirretään valta pidentää 3.1–3.5 kohdassa mainittujen poikkeuksellisten toimenpiteiden soveltamisaikoja. Seuraavassa taulukossa esitetään yleiskatsaus ehdoista, jotka on täytettävä:

	Lento-liikenteen väheneminen vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna jatkuu	Lentoliikenteen väheneminen johtuu covid-19-pandemian puhkeamisesta	Lentoliikenteen väheneminen jatkuu todennäköisesti lähi-tulevaisuudessa	Maahuolinta-palvelujen tarjoamisen keskeytyminen unionin lentoasemilla tai niillä toimivien maahuolinta-palvelujen tarjoajien vaikeus saada rahoitusta	Covid-19-pandemian jatkuminen	Jäsenvaltioiden on todennäköisesti tarpeen rajoittaa liikenne-oikeuksia tai asettaa niille ehtoja vielä 31. joulukuuta 2020 jälkeen.
Väliaikaisia liikennelupia koskevat toimenpiteet (9 artiklan 1 b kohta)	x	x	x			
Covid-19-pandemiaan liittyvät kiireelliset toimenpiteet (lentorajoitukset) (21 a artiklan 4 kohta)					x	x
Maahuolinta-palveluja koskevat väliaikaiset säännöt – sopimukset (24 a artiklan 3 kohta)	x	x	x	x		
Maahuolinta-palveluja koskevat väliaikaiset säännöt – valintamenettely (24 a artiklan 3	x	x	x	x		

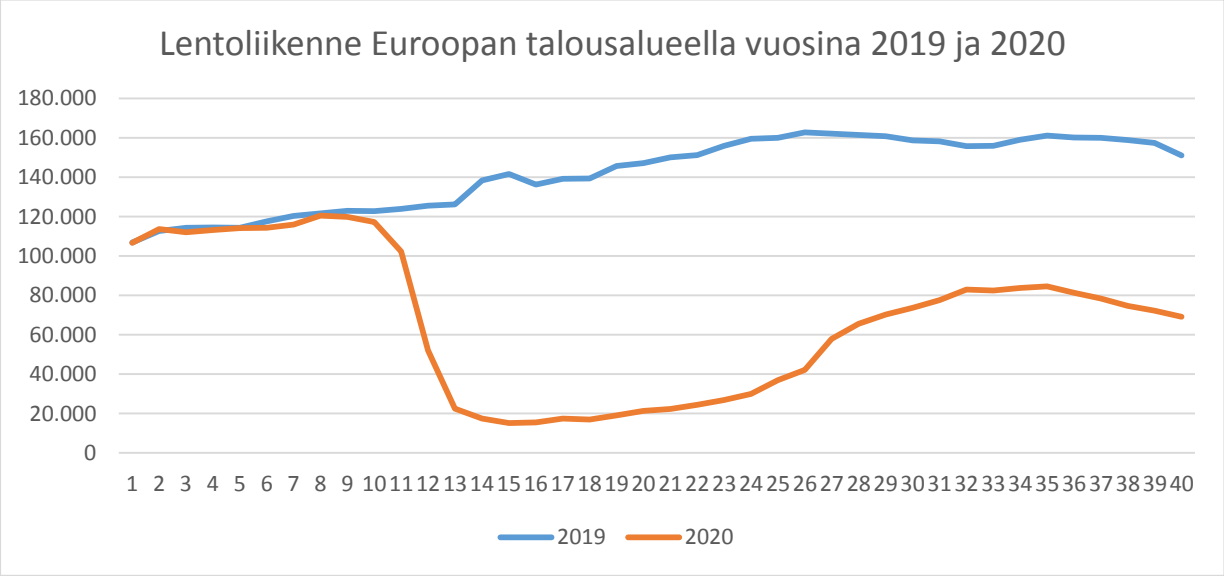
kohta)						

3.1 Lentoliikenteen pitkäaikainen väheneminen vuosien 2019 ja 2020 välillä (vastaava ajanjakso)

Tässä kertomuksessa tietoja lentoliikenteen määrästä, lähtö- ja saapumisaikojen käytöstä, käyttöasteesta ja peruutetuista lennoista tietyllä viikolla vuonna 2020 on verrattu samalta viikolta vuonna 2019 peräisin oleviin tietoihin.

Eurocontrolin tiedot osoittavat, että lentoliikenteen laskusuhdanne alkoi Euroopan talousalueella viikolla 11 vuonna 2020, ja laskua on 17 prosenttia verrattuna samaan viikkoon vuonna 2019. Väheneminen jatkui nopeasti 59 prosentin laskulla viikolla 12 ja 82 prosentin laskulla viikolla 13 verrattuna samoihin viikkoihin vuonna 2019. Alimmat tasot havaittiin viikoilla 15 ja 16 (89 prosentin lasku). Liikenne alkoi myöhemmin vähitellen vilkastua, mutta oli edelleen 22. kesäkuuta 2020 (viikko 26) vain 26 prosenttia vuoden 2019 tasosta, mikä merkitsee, että lentoliikenne väheni 74 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Elokuussa 2020 (viikoilla 32–36) lentoliikenteen määrä oli noussut 53 prosenttiin verrattuna elokuuhun 2019, mutta syyskuun 2020 alussa se alkoi jälleen laskea ja oli kuukauden lopussa 46 prosenttia verrattuna samaan ajanjaksoon vuonna 2019.

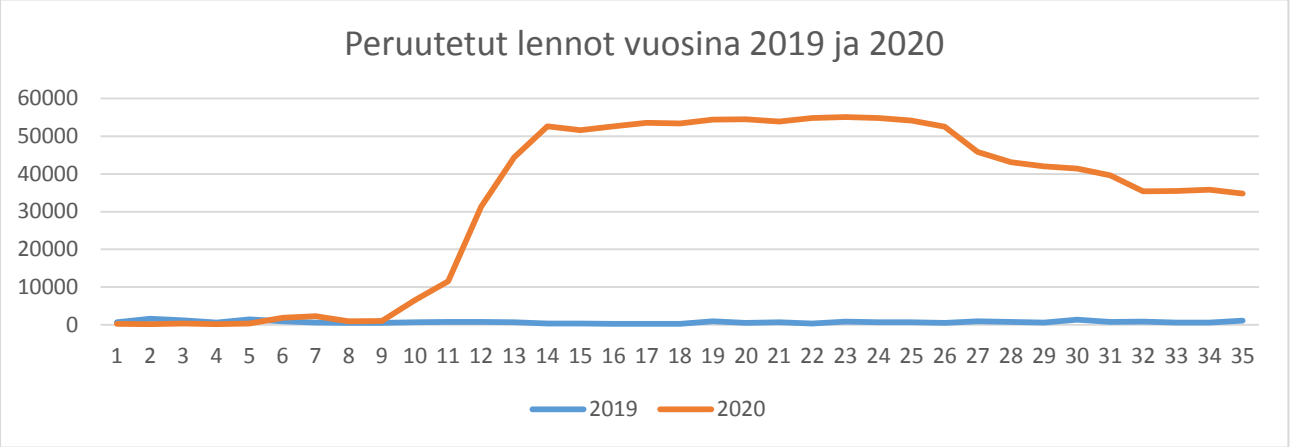
Kuva 1.1



(Lähde: Eurocontrol)

Liikenteen vähenemisen vuoksi lentojen peruutukset lisääntyivät jyrkästi (kuva 1.2) verrattuna vastaavaan ajanjaksoon vuonna 2019. Lentojen peruutukset lisääntyivät viikosta 9 alkaen, ja niitä oli yhä enemmän viikosta 11 alkaen.

Kuva 1.2

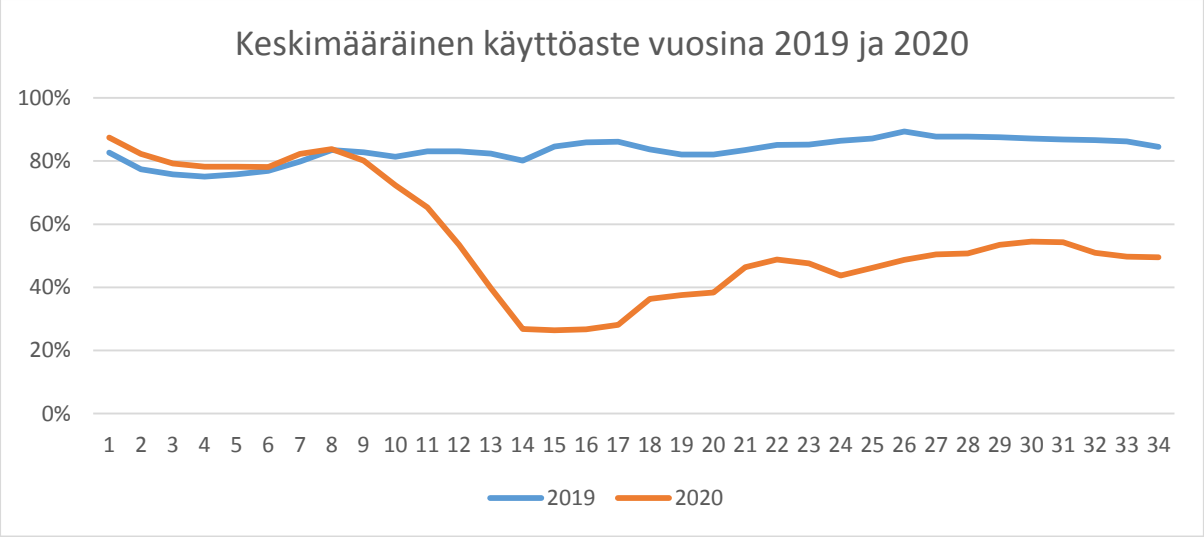


Lähde: Komission lentoliikenteen harjoittajilta keräämät tiedot[8]

Komissiolle tietoja toimittaneiden kymmenen eurooppalaisen lentoliikenteen harjoittajan keskimääräinen käyttöaste laski 80 prosentista 26 prosenttiin viikkojen 9 ja 15 välillä. Lentoliikenteen harjoittajat lensivät vähemmän, ja lisäksi harvoille jäljellä oleville lennoille tehtiin vain vähän varauksia.

EU:n sisäinen lentoliikenne avattiin suurelta osin uudelleen viikkoon 23 mennessä, jolloin keskimääräinen käyttöaste palautui 44 prosenttiin ja nousi elokuun puolessavälissä 56 prosenttiin. Vastaavilla viikoilla vuonna 2019 samojen lentoliikenteen harjoittajien keskimääräinen käyttöaste vaihteli 75 prosentista (viikko 4) 89 prosenttiin (viikko 26).

Kuva 1.3



Lähde: Komission lentoliikenteen harjoittajilta keräämät tiedot[9]

[8] Kuusi merkittävää eurooppalaista lentoliikenteen harjoittajaa (perinteiset, halpalento- ja alueelliset yhtiöt) toimitti komissiolle lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevan tietoaineiston. Luvut viittaavat käytettyjen lähtö- ja saapumisaikojen määrään verrattuna ennen kauden alkua hallussa olleisiin lähtö- ja saapumisaikoihin (aiempi vertailuajankohta). Kuusi merkittävää eurooppalaista lentoliikenteen harjoittajaa (perinteiset, halpalento- ja alueelliset yhtiöt) toimitti komissiolle peruutettuja lentoja koskevan tietoaineiston.

3.2 Lentoliikenteen väheneminen johtuu covid-19-pandemiasta

Monet maat reagoivat covid-19-pandemiaan ottamalla käyttöön lentokieltoja ja matkustusrajoituksia, joista osa on edelleen voimassa.[10] Tämä on vaikuttanut merkittävästi EU:n sisäiseen ja kansainväliseen lentoliikenteeseen, koska rajoitukset, joiden perusteella ainoastaan ”välttämätön matkustaminen” sallitaan, laskevat kysynnän tasolle, jolla suurinta osaa reiteistä ei voida enää liikennöidä kaupallisesti.[11]

Jotkin jäsenvaltiot käyttivät varhaisessa vaiheessa EU:n sisäisiä lentoja koskevia rajoituksia covid-19-taudin leviämisen estämiseksi tai rajoittamiseksi. Komissio esitteli rahtiliikennepalvelujen toiminnan jatkumisen edistämistä varten ohjeet lentorahtiliikenteen helpottamiseksi covid-19-pandemian aikana.[12] Jäsenvaltioiden välisten matkustajalentoja koskevien kieltojen huippuajankohta oli 20.–26. maaliskuuta 2020, jolloin 20 jäsenvaltiota oli ottanut käyttöön lentokieltoja. Määrä on sen jälkeen vähentynyt hitaasti: 31. maaliskuuta 2020 lentokieltoja oli käytössä 16 jäsenvaltiolla ja 6. huhtikuuta 14 jäsenvaltiolla. Lentorajoituksia oli käytössä 11 jäsenvaltiolla, kun menettelyjä koskeva poikkeus tuli voimaan. Heinäkuun 7. päivänä seitsemällä jäsenvaltiolla oli käytössä lentokieltoja tiettyihin jäsenvaltioihin, joissa covid-19-tapausten määrä oli korkea. Syyskuun lopussa neljällä jäsenvaltiolla oli edelleen voimassa lentokieltoja (ks. 4 kohta).

Komissio antoi EU:n ulkopuolelta tulevien lentojen osalta 16. maaliskuuta 2020 tiedonannon[13], jossa se suositteli kolmansista maista EU+-alueelle[14] suuntautuvaa muuta kuin välttämätöntä matkustamista koskevan väliaikaisen rajoituksen asettamista yhden kuukauden ajaksi. EU:n valtion- tai hallitusten päämiehet sopivat 17. maaliskuuta 2020 muun kuin välttämättömän matkustamisen väliaikaisesta rajoittamisesta. Myös Schengenin säännöstöön osallistuvat neljä maata panivat sen täytäntöön. Rajoitusta jatkettiin useita kertoja.

Kesällä jäsenvaltiot alkoivat ottaa uudelleen käyttöön matkustusrajoituksia EU:n sisällä. Komissio esitti 4. syyskuuta 2020 ehdotuksen neuvoston suositukseksi[15] sen varmistamiseksi, että EU:n jäsenvaltioiden covid-19-pandemian seurauksena käyttöönottamia vapaan liikkuvuuden rajoituksia koordinoidaan ja että niistä tiedotetaan selkeästi EU:n tasolla. Komission ehdotuksessa esitetään neljä keskeistä alaa, joilla jäsenvaltioiden olisi tehtävä tiiviimpää yhteistyötä. Näihin kuuluvat yhteiset kriteerit ja kynnysarvot, joita jäsenvaltiot soveltaisivat päättäessään matkustusrajoitusten käyttöönotosta, yhteiset puitteet korkean riskin alueilta tuleviin matkustajiin sovellettaville toimenpiteille sekä selkeä ja oikea-aikainen tiedottaminen kansalaisille mahdollisista rajoituksista.

Sääntely-ympäristön lisäksi kuluttajien luottamus on tärkeä tekijä, joka vaikuttaa liikenteen määrään ja joka osoittaa, että lentoliikenteen vähenemisen ja covid-19-pandemian puhkeamisen välillä on yhteys. Tästä tekijästä ei ole vielä paljon tietoja. Irlannin tilastokeskus

---

9 Kuusi merkittävää eurooppalaista lentoliikenteen harjoittajaa (perinteiset, halpalento- ja alueelliset yhtiöt) toimitti komissiolle käyttöastetta koskevan tietoaineiston.

10 Yhteenveto edelleen käytössä olevista toimenpiteistä: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_fi

11 Tämän osoittaa 3.1 kohdassa kuvattu liikenteen väheneminen, ja se on syy siihen, miksi poikkeus otettiin käyttöön alun perin.

12 Euroopan komission suuntaviivat: Rahtilentotoiminnan helpottaminen covid-19-epidemian aikana, annettu 26. maaliskuuta 2020. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2020:100I:FULL&from=EN

13 COM(2020) 115, 16.3.2020.

14 EU+-alueeseen kuuluvat kaikki Schengen-valtiot (myös Bulgaria, Kroatia, Kypros ja Romania) sekä Schengenin säännöstöön osallistuvat neljä maata.

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

teki tutkimuksen matkustajien luottamuksesta lentomatkustamiseen. Lähes neljä viidestä vastaajasta (78,0 prosenttia) ilmoitti pitävänsä kansainvälisen matkan taittamista lentokoneella ”levottomuutta aiheuttavana” tai ”huomattavasti levottomuutta aiheuttavana” ajatuksena.[16] Raja- ja karanteenitoimenpiteiden ottaminen uudelleen käyttöön useissa jäsenvaltioissa koordinoimattomalla ja usein ennakoimattomalla tavalla on heikentänyt entisestään kuluttajien luottamusta, kuten viimeaikaiset tiedot osoittavat, ja vähentänyt matkustamista paljon enemmän kuin varsinaisten rajoitusten välittömät vaikutukset.

IATA:n säännöllisesti julkaisemat taloudelliset selvitykset kriisistä osoittavat, että varaukset vähenivät edellisvuoteen verrattuna yhä nopeammin helmikuusta 2020 lähtien suunnilleen huhtikuun puoleenväliin saakka. Varausten määrä on lisääntynyt sen jälkeen jonkin verran, mutta se oli edelleen kesäkuun 2020 lopussa 82 prosenttia alhaisempi kuin edellisenä vuonna. Uusien tapausten lisääntymisen ja varausten määrän vähenemisen välillä näyttää olevan yhteys.[17] IATA on lisäksi tilannut säännöllisiä selvityksiä matkustajien luottamuksesta covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeen. Huhtikuussa noin 60 prosenttia vastaajista ilmoitti matkustavansa todennäköisesti jälleen muutaman kuukauden kuluttua pandemian laantumisesta. Kesäkuussa tämä osuus laski 45 prosenttiin. Syyskuussa yli puolet vastaajista ilmoitti odottavansa kuudesta kuukaudesta vuoteen ennen kuin he matkustaisivat jälleen. Tästä syystä lentohalukkuus on edelleen matala, eikä sen odoteta palautuvan tulevina kuukausina. Yksi tärkeimmistä esteistä on myös pakollinen karanteeni määränpäässä. Vastaajista 83 prosenttia ilmoitti, että he eivät matkusta, jos he joutuvat karanteeniin saavuttuaan perille.

Edellä esitetyt seikat osoittavat, että lentoliikenteen vähenemisen ja covid-19-pandemian puhkeamisen välillä on vahva yhteys.

3.3 Lentoliikenteen väheneminen jatkuu todennäköisesti lähitulevaisuudessa

Nykyisissä olosuhteissa on vaikea ennustaa lentoliikenteen tarkkaa kehitystä, mutta käytettävissä olevat ennusteet osoittavat, että lentoliikenne pysyy vähäisenä vuonna 2021, eikä covid-19-pandemiaa edeltäville tasoille palata ennen vuotta 2024[18]. Lentoliikenteen määrän kehitykseen vaikuttavat lento- ja matkustusrajoitukset, kuluttajien varaustottumukset ja toimialalle asetetut sääntömääräiset terveyttä koskevat toimenpiteet. Nämä liittyvät läheisesti mahdollisuuteen, että taudin leviäminen voi kiihtyä uudelleen, ja siihen, että rokotetta ei ole saatavilla. Kaikkiin ennusteisiin liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä.

Eurocontrolin[19] mukaan Euroopassa odotettavissa olevien lentojen kokonaismäärä vähenee jälleen asteittain. Matalin taso saavutettiin huhtikuussa 2020, ja elokuussa havaittiin hienoista elpymistä 51 prosenttiin, mutta kasvu ei ollut kestävää. Tammikuussa 2021 lentojen määrän odotetaan olevan 60 prosenttia pienempi kuin vuonna 2019 (Eurocontrolin aiemmassa skenaariossa luku oli 20 prosenttia). Tässä skenaariossa oletetaan, että jäsenvaltiot eivät edelleenkään koordinoi rajat ylittävää lentomatkustusta koskevia toimiaan, että kysyntä

16 https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. On huomattava, että kyselyä tehtäessä Irlannissa oli voimassa pakollinen karanteeni kaikille Irlantiin saapuville kansainvälisille matkailijoille, mikä vaikutti vastaajien käsitykseen lentomatkustamisen turvallisuudesta.

17 https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Flexibility-will-be-critical-to-restart/ dia 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 Ks. Eurocontrolin viimeisin nykytilanneskenaario (”Current Status Scenario”) syyskuulta 2020: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf

matkustajien puolelta on edelleen erittäin vähäistä covid-19-tilanteeseen liittyvän epävarmuuden ja ennakoimattomuuden sekä rajoituksia tai karanteenitoimenpiteitä koskevan hämmennyksen vuoksi ja että lentoyhtiöt vähentävät kapasiteettia entisestään ennakkovarausten hyvin pienen määrän takia. Eurocontrolin mukaan liikenteen odotetaan lisääntyvän hitaasti helmikuussa 2021, vaikka se on edelleen 50 prosenttia alhaisempi kuin helmikuussa 2020.

Myös IATA alensi talousennustettaan 29. syyskuuta 2020[20]. Se ennustaa nyt, että maksetut matkustajakilometrit[21] supistuvat kokonaisuudessaan 66 prosenttia vuonna 2020 vuoteen 2019 verrattuna ja 68 prosenttia joulukuussa 2020 verrattuna joulukuuhun 2019, kun se heinäkuussa 2020 ennusti 55 prosentin vähennystä.

Matkustusrajoitusten osalta komissio suositteli[22], että Schengen-jäsenvaltiot ja Schengenin säännöstöön osallistuvat maat poistavat tarkastukset sisärajoilta 15. kesäkuuta 2020 mennessä. Useimmat jäsenvaltiot, jotka olivat aiemmin palauttaneet sisärajatarkastukset covid-19-pandemian vuoksi, noudattivat suositusta, minkä seurauksena kaupallinen säännöllinen matkustajaliikenne lisääntyi (ks. kuva 1.1). Neuvoston suosituksessa[23] suositeltiin poistamaan 1. heinäkuuta 2020 alkaen rajoitukset, jotka koskevat unioniin suuntautuvaa muuta kuin välttämätöntä matkustamista tietyistä kolmansista maista, joiden luettelo on päivitettävä säännöllisesti.

Lentoliikenteen odotettiin kohenevan edelleen Euroopan kesäkaudella, koska toimenpiteitä höllennettiin ja rajoituksia poistettiin, kun tartuntojen määrä väheni Euroopassa yleisesti. Monissa ETA-maissa ilmoitettiin kuitenkin covid-19-tapausten määrän lisääntyneen jälleen kesän 2020 aikana.[24] On olemassa myös historiallisia ennakkotapauksia pandemioista, jotka kehittyvät useissa aalloissa. Tämä voi johtaa toistuvaan lentoliikenteen vähenemiseen.

Sidosryhmät (lentoyhtiöt, matkatoimistot, tietokonevarausjärjestelmät), joita komission yksiköt kuulivat lentoliikenteen tulevasta kysynnästä ja kuluttajien luottamuksesta erityisesti lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa yhteenvetokertomusta[25] varten, totesivat, että ennusteiden tekeminen talvikauden 2020/2021 jälkeiselle ajalle on erittäin vaikeaa. Ennen covid-19-pandemiaa lentoyhtiöt pystyivät tarjoamaan lentoja jo seuraavalle vuodelle, mutta tällä hetkellä niillä on vaikeuksia ennustaa tulevan kauden aikatauluja. Lentoyhtiöt arvioivat jatkuvasti lentoaikataulujaan, jotta ne voivat reagoida matkustus- tai lentorajoituksiin liittyviin ennakoimattomiin muutoksiin ja vaikeasti ennustettavaan matkustajien kysyntään.[26]

---

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

21 Maksetut matkustajakilometrit (revenue passenger kilometres, RPK) ovat lentoliikennealan mittari, joka ilmaisee maksavien matkustajien kulkemien kilometrien määrän. Se lasketaan kertomalla maksavien matkustajien määrä kuljetun matkan kokonaispituudella.

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. Euroopan tautienehkäisy- ja -valvontakeskus (ECDC) raportoi 10. elokuuta 2020 yleisestä covid-19-tartuntojen leviämisen riskistä kaikissa EU- ja ETA-maissa.

25 COM(2020) 558 final.

26 Lentoyhtiöiden on suunniteltava useita skenaarioita ja varauduttava niihin, koska kuluttajien käyttäytymisessä, taudin kehityksessä ja lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä koskevien sääntöjen lieventämisessä ei voida havaita selviä suuntauksia. Tämä johtaa infrastruktuuri-, työvoima- ja markkinakustannusten osalta epätyydyttäviin päätöksiin. Tavanomaisenakin vuotena talvikausi on haastavampi lentoyhtiöille, jotka yleensä saavat suurimman osan voitoistaan kesäkaudella. Tänä vuonna näkymät talvikaudella ja sen jälkeen näyttävät haastavilta, koska lentoyhtiöillä ei ole kannattavan kesäkauden tarjoamaa puskuria.

EU:n sisäiset varaukset alkoivat lisääntyä kesällä 2020, mutta matkustajaliikenteen elpyminen Euroopan lentoasemaverkossa pysähtyi elokuussa, mikä johtui todennäköisesti siitä, että useat valtiot ottivat uudelleen käyttöön matkustusrajoituksia.[27] Varauksien määrät EU:n ulkopuolisille lennoille olivat vielä pienempiä. IATA:n viimeisimmät tiedot maailmanlaajuisista lentoliikennenäkymistä osoittavat, että matkustajat olivat tehneet vuoden 2020 viimeiselle neljännekselle vähemmän varauksia kuin vuoden kolmannelle neljännekselle.[28]

Kun kyse on muista sääntömääräisistä terveyttä koskevista toimista osana rajoitusten purkua koskevaa strategiaa, lentoliikenteen alalla pannaan täytäntöön terveystoimenpiteet, jotka perustuvat mm. EASA:n/ECDC:n suuntaviivoihin.[29] Lähikontaktien välttämistä ja tilojen desinfiointia koskevat toimenpiteet voivat vähentää niiden matkustajien ja lentojen määrää, joille lentoasemat voivat tarjota palveluita, verrattuna tilanteeseen ennen pandemian puhkeamista. Ne voivat vähentää väliaikaisesti tai pysyvästi lentoasemien todellista kapasiteettia verrattuna covid-19-pandemiaa edeltäneeseen tilanteeseen. Toimenpiteillä voidaan samaan aikaan myötävaikuttaa kuluttajien luottamuksen palautumiseen, joskin vähäisessä määrin.

Tämän seurauksena lentoyhtiöt vähentävät jälleen asteittain markkinoille tarjottavaa kapasiteettia. Edellä esitetty viittaa siihen, että matkustajalentoliikenteen taso ei vuonna 2020 yllä edes puoleen vuoden 2019 tasosta. Kotimaan markkinat elpyvät nopeammin kuin kansainväliset markkinat. ICAO ennustaa, että Euroopassa vuonna 2020 tarjottavien paikkojen määrä vähenee 52–58 prosenttia kansainvälisessä matkustajaliikenteessä ja 33–36 prosenttia kotimaan lennoilla[30].

Edellä esitetyn perusteella vuoden 2020 jälkeiset näkymät ovat erittäin epävarmat, mutta covid-19-tapausten uusi kasvu ja tarve ylläpitää terveyttä koskevia turvatoimenpiteitä viittaavat siihen, että matkustajalentoliikenne ei ehkä saavuta vuoden 2019 tasoa useaan vuoteen – ei edes siinä tapauksessa, että covid-19-rokotteen oletetaan olevan saatavilla vuonna 2021.

3.4 Lentoliikenteen väheneminen on johtanut maahuolintapalvelujen tarjonnan keskeytymiseen tai vaikeuttanut maahuolintayritysten rahoituksen saantia

Komission käytettävissä olevien tietojen mukaan covid-19-pandemia ja edellä kuvattu lentoliikenteen väheneminen ovat vaikuttaneet vakavasti maahuolintayrityksiin. Monet maahuolintapalvelujen tarjoajat ovat kohdanneet taloudellisia vaikeuksia, mistä ovat esimerkkeinä Swissport Groupin aloittama rakenneuudistus ja sen tytäryhtiöiden kohtaamia taloudellisia vaikeuksia koskevat uutiset[31], 800 työntekijää Saksassa irtisanonut WISAG[32],

---

27 Lentoyhtiöt huomauttavat, että kuluttajien varauskäytännöt ovat muuttuneet. Aiemmin kuluttajat tekivät varaukset kuukausia etukäteen, mutta koska ennustettavuus ja luottamus matkailuun ovat nyt vähentyneet, varaukset tehdään paljon myöhemmin. IATA:n toimittamien tietojen mukaan noin 60 prosenttia varauksista tehdään nyt kahden viikon sisällä ennen matkustuspäivää, kun vastaavalla jaksolla vuonna 2019 yli 60 prosenttia varauksista tehtiin yli 20 päivästä 11 päivään ennen matkustuspäivää.

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 Esim. Swissport Belgiumin konkurssi ja Swissport Finlandin ilmoitus jopa 700 työntekijän irtisanomistarpeesta (työntekijöitä on yhteensä 1350) (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488). Lisäksi Swissport Western Europe harkitsee 4 500 työpaikan vähentämistä Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja

Aviapartner Belgiumille myönnetty pelastuspaketti ja Malév Ground Handlingin toiminnan lopettaminen[33]. Lentoliikenteen väheneminen johtaa siis maahuolintapalvelujen tarjonnan keskeytymiseen ja vaikeuttaa maahuolintayritysten rahoituksen saantia.

Lentoliikenteen määrää joulukuun 2021 loppuun asti koskevien ennusteiden perusteella on todennäköistä, että entistä useammat maahuolintapalvelujen tarjoajat joutuvat keskeyttämään maahuolintapalvelujen tarjoamisen ennen kuin markkinat ovat toipuneet covid-19-pandemian aiheuttamasta kriisistä.[34] On olemassa todellinen riski, että maahuolintapalvelujen tarjoajien konkurssit lisääntyvät koko vuoden 2021 ajan. Konkurssit voivat suurella todennäköisyydellä johtaa maahuolintapalvelujen äkillisiin keskeytyksiin. Näin ollen lentoasemat saattavat joutua tilanteeseen, jossa niiden on löydettävä vaihtoehtoinen maahuolintapalvelujen tarjoaja hyvin lyhyessä ajassa. Tämä toimenpide osoittautui hyödylliseksi Brysselin lentoasemalla, kun Brussels Airport Company (BAC) onnistui valitsemaan kiireellisesti korvaavan yrityksen Swissport Belgiumin konkurssin jälkeen.[35]

Maahuolintapalvelujen tarjoajat, joilla on vaikeuksia saada rahoitusta sopimuksensa voimassaolon päättymisen vuoksi, voivat kuitenkin edelleen hyötyä nykyisen poikkeuksen mukaisesta pidennyksestä (31. joulukuuta 2022 saakka) saadakseen tarvittavat lainat ja varmistaakseen toimintansa jatkuvuuden. Lisäksi lentoasemat saavat pidennettyjen sopimusten avulla riittävästi aikaa tarjouskilpailujen järjestämiseen uusien maahuolintapalvelujen tarjoajien hankkimista varten, jotta niiden häiriönsietokyky lentoliikennealan jatkuvissa heilahteluissa paranisi.

3.5 Lentorajoituksia ei enää tarvita yhä jatkuvan covid-19-pandemian hillitsemiseen

Lentoliikenneasetuksen 21 a artiklan hyväksymisen jälkeen komissio on ollut tiiviisti yhteydessä jäsenvaltioihin, erityisesti niiden siviili-ilmailuviranomaisiin, jotta se voi seurata tilannetta jatkuvasti. On käynyt ilmi, että lentorajoitukset eivät sinänsä ole välttämättä tarkoituksenmukaisin ja tarpeellisin toimenpide covid-19-taudin hillitsemisessä, kuten jäljempänä selitetään.

Jäsenvaltioiden lähestymistavat ovat olleet varsin erilaisia asetuksen soveltamisaikana.[36] Komissio julkaisi jäsenvaltioilta saamansa tiedot avoimuuden varmistamiseksi[37], ja Eurocontrol on julkaissut päivittäin tiivistelmän vastaavista NOTAM-tiedotteista[38]. Komissio on kehottanut säännöllisesti siviili-ilmailuviranomaisia tarkistamaan lentokieltojaan

---

Irlannissa (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 Swissport Belgium jätti konkurssihakemuksen 8. kesäkuuta 2020, minkä vuoksi Brysselin lentoasemalla toimi enää yksi maahuolintayritys. Alyzia SAS on tarjonnut palvelua 1. heinäkuuta alkaen. Ranskalaisyritykselle on myönnetty kuuden kuukauden ajaksi väliaikainen lupa matkatavaroiden käsittelyä ja asematasopalveluja varten, kunnes tavanomainen menettely uuden maahuolintayrityksen valitsemiseksi on järjestetty. Se voi tarjota myös matkustajille tarkoitettuja palveluja (kuten lähtöselvitystä) ja siivousta. Lähde: BAC.

36 Eräät jäsenvaltiot ilmoittivat kieltävänsä kaikki EU:n sisäiset lennot tietyin poikkeuksin (esimerkiksi hätä- tai kotiutuslennot). Jotkin maat ilmoittivat kielloista, jotka oli kohdistettu yhteen tai useampaan jäsenvaltioon. Seitsemän jäsenvaltiota ei hyödyntänyt asetuksen 21 tai 21 a artiklassa tarjottua mahdollisuutta, koska ne katsoivat, ettei siihen ollut kansanterveydellistä tarvetta. Ne suosivat toimenpiteitä, joilla rajoitetaan tietyiltä alueilta tai maista tulevien ihmisten pääsyä niiden alueelle tai asetetaan pääsylle ehtoja, sekä terveystoimenpiteitä (kuten testausta ja jäljittämistä).

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

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html. NOTAM-tiedotteet (Notices to Airmen) sisältävät kaikki tiedot, jotka koskevat maiden lentoliikenteen harjoittamiselle asettamia ehtoja.

liikennepalvelujen ja -yhteyksien ja vapaan liikkuvuuden vaiheittaista palauttamista koskevien ohjeidensa mukaisesti heti, kun terveystilanne sen sallii[39], ottaen huomioon myös EASA:n/ECDC:n hyväksymän lentoturvallisuutta covid-19-pandemian aikana koskevan pöytäkirjan[40], jossa annetaan ohjeet matkustajalentoliikenteen turvalliseen ja asteittaiseen palauttamiseen. Tämän seurauksena jäsenvaltiot ovat vähitellen poistaneet lentorajoituksiaan ja toisinaan korvanneet ne muilla toimenpiteillä, kuten matkustusrajoituksilla ja kansanterveyteen liittyvillä toimilla. Kesäkaudella muutamat jäsenvaltiot alkoivat kuitenkin ottaa uudelleen käyttöön useita jäsenvaltioita koskevia lentokieltoja vastatakseen covid-19-tapausten lisääntymiseen useissa maissa.[41]

Asetuksen (EU) 2020/696 mukaisen yksinkertaistetun menettelyn ansiosta jäsenvaltiot voivat toteuttaa kiireellisiä toimenpiteitä covid-19-pandemian torjumiseksi ilman tarpeetonta hallinnollista rasitetta, mutta jäsenvaltioiden velvollisuutena on kuitenkin perustella toimenpide asianmukaisesti, koska sillä on merkittävä haitallinen vaikutus sisämarkkinoiden toimintaan, ja varmistaa, että se on oikeassa suhteessa kansanterveydelliseen tavoitteeseen nähden.

Covid-19-tauti on nyt levinnyt ympäri maailmaa, ja tapauksia esiintyy viidellä mantereella. Kriisin alkuvaiheissa sekä WHO yhdessä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kanssa että ECDC katsoivat, että lyhytaikaiset matkustusrajoitukset voisivat auttaa hillitsemään epidemiaa hidastamalla taudin leviämistä. On kuitenkin näyttöä siitä, että ihmisten ja tavaroiden liikkuvuuden rajoittaminen pitkällä aikavälillä on useimmissa tilanteissa tehotonta pandemioiden torjunnassa ja saattaa ohjata resursseja pois muista toimista.[42] Vaikka pandemia on edelleen merkittävä kansanterveydellinen uhka EU-maissa, kriisin alkamisen jälkeen on tapahtunut merkittävää kehitystä, jonka avulla liikennepalvelut voidaan asteittain palauttaa: esimerkiksi tartuntariskiä koskeva tietämys on lisääntynyt, ja muita diagnostisia ja ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä on kehitetty.[43] Kaikki jäsenvaltiot ovat ottaneet käyttöön muita toimenpiteitä, kuten terveyttä ja hygieniaa koskevia toimia, jotka vaikuttavat tarkoituksenmukaisemmilta, tehokkaammilta ja oikeasuhteisemmilta covid-19-pandemian hillitsemiseksi kuin varsinaiset lentorajoitukset.[44]

Muutaman jäsenvaltion mielestä lentokieltojen palauttaminen voi olla tarpeen, koska epidemiologista tilannetta on vaikea ennustaa, kun taas muut komission kuulemiseen vastanneet jäsenvaltiot katsovat, että käytössä on muita toimenpiteitä ja mekanismeja taudin leviämisen rajoittamiseksi ja että yksipuolisten lentorajoitusten asettaminen häiritsisi koordinoitua reagointia covid-19-tilanteeseen ja haittaisi elpymistä. Lisäksi ne huomauttavat, että jäsenvaltiot voivat edelleen toteuttaa tarvittaessa kiireellisiä toimenpiteitä lentoliikenneasetuksen 21 artiklan nojalla.

---

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

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

41 1. lokakuuta 2020 neljällä jäsenvaltiolla oli edelleen voimassa EU:n sisäisiä lentokieltoja.

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 Ks. EASA:n/ECDC:n lentoturvallisuutta koskeva pöytäkirja.

44 ECDC katsoo, että koska nyt on käytössä covid-19-seurantajärjestelmiä, laajoja kansanterveyttä koskevia toimenpiteitä, väestön jatkuva testaus ja kontaktien jäljittäminen, maat ovat nyt paremmin valmistautuneita ehkäisemään ja hallitsemaan tautitapausten lisääntymistä.

EASA:n/ECDC:n hyväksymän lentoturvallisuutta covid-19-pandemian aikana koskevan pöytäkirjan[45] myötä lentoyhtiöt katsovat, että yksipuoliset lentorajoitukset eivät ole enää tarpeen ja että ne voitaisiin kumota, koska lentoa edeltäviä valvontatoimenpiteitä ja korkeatasoisia terveys- ja turvallisuustoimia lentokoneessa pidetään varsinaisia lentokieltoja tehokkaampina ja oikeasuhteisempina keinoina sellaisten matkustajien kohdalla, jotka tulevat maista, joissa tartuntatapauksia on paljon. EU:n sisäiset yksipuoliset lentokiellot, jotka perustuvat vaihteleviin kriteereihin eri maissa ja jotka määrätään joskus vain muutaman tunnin varoitusajalla ja useimmiten lyhyiksi ajanjaksoiksi, ovat aiheuttaneet markkinoilla paljon sekaannusta ja oikeudellista epävarmuutta, mikä on vaikuttanut kielteisesti niin liikenteenharjoittajiin kuin matkustajiinkin sekä välillisesti myös maahuolintapalvelujen tarjoajien ja lentoasemien tilanteeseen. Lentoliikennealalla katsotaan, että koordinoitu lähestymistapa EU:n tasolla ja puolueettomat perusteet, joita sovellettaisiin yhdenmukaisesti kaikkialla EU:ssa, auttaisivat välttämään sekaannusta markkinoilla.[46]

Vaikka on selvää, että covid-19-pandemia jatkuu edelleen, pandemian kehittymisen, viruksen ja sen epidemiologian paremman tuntemuksen sekä kaikissa jäsenvaltioissa toteutettavien kattavien terveys- ja hygieniatoimenpiteiden perusteella ei näytä olevan tarpeen, että jäsenvaltioiden olisi asetettava EU:n sisäisiä lentorajoituksia covid-19-pandemian torjumiseksi. Näin ollen 21 a artiklan 4 kohdan edellytys, jonka mukaan yksinkertaistettuja menettelysääntöjä voidaan jatkaa 31. joulukuuta 2020 jälkeen, ei täyty.

4 Päätelmät

Kun tämä kertomus esitetään Euroopan parlamentille ja neuvostolle, lentoliikenteen määrä on edelleen merkittävästi pienempi verrattuna samaan ajanjaksoon vuonna 2019. Vaikka lentoliikenteen elpymistä on vaikea ennustaa tarkasti, on perusteltua olettaa, että covid-19-pandemiasta johtuva lentoliikenteen ja matkustajakysynnän matala taso jatkuu koko vuoden 2021. Paluuta covid-19-pandemiaa edeltävälle tasolle ei odoteta useaan vuoteen. Tässä vaiheessa on kuitenkin liian aikaista päätellä, jatkuvatko kapasiteetin vähennykset vuoden 2021 jälkeen yhtä merkittävinä.

Kansalliset ja koordinoimattomat matkustaja- ja lentorajoitukset tiettyihin kohteisiin tai tietyistä kohteista, karanteenivaatimukset, turvallisen matkustamisen mahdollistavat hygieniatoimenpiteet ja kuluttajien luottamus ovat keskeisiä tekijöitä, jotka ohjaavat lentoliikenteen elpymistä.

Covid-19-epidemian ja sen lentoliikenteelle aiheuttamien vaikutusten jatkuessa on odotettavissa, että lentoliikenteen harjoittajilla on edelleen vuonna 2021 vakavia maksuvalmiusongelmia, jotka voivat johtaa niiden liikenneluvan peruuttamiseen määräajaksi tai kokonaan. Samoin on odotettavissa, että maahuolinta-alan markkinaolosuhteet pysyvät vaikeina vuonna 2021 ja heikentävät entisestään maahuolintapalvelujen tarjoajien taloudellista tilannetta, mistä seuraa uusien konkurssien riski. Tästä syystä maahuolintapalvelujen tarjonnan keskeytymiset ja maahuolintayritysten rahoituksen saantiin liittyvät vaikeudet jatkuvat todennäköisesti koko vuoden 2021 ajan.

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

[46] Ks. alaviite 15 – Ehdotus neuvoston suositukseksi koordinoidusta lähestymistavasta vapaan liikkuvuuden rajoittamiseen covid-19-pandemian johdosta.

Näin ollen edellytykset väliaikaisia toimilupia koskevassa 9 artiklan 1 b kohdassa ja maahuolintapalveluja koskevassa 24 a artiklan 3 kohdassa säädettyjen toimenpiteiden, jotka päättyvät tällä hetkellä 31. joulukuuta 2020, jatkamiselle delegoidulla säädöksellä täyttyvät.

Koska **liikennelupia** ja **maahuolintayritysten valintaa** koskevien poikkeusten voimassaolo päättyy jo 31. joulukuuta 2020 ja koska ne ovat edelleen välttämättömiä 9 artiklan 1 b kohdan ja 24 a artiklan 3 kohdan vahvistettujen edellytysten mukaisesti, komissio jatkaa niiden voimassaoloa delegoidulla säädöksellä 31. joulukuuta 2021 saakka.

Käytettävissä olevien pitkän aikavälin tietojen rajallisuuden vuoksi komissio ei tässä vaiheessa katso, että edellytykset **maahuolintasopimusten voimassaolon** jatkamista koskevan nykyisen poikkeuksen, joka mahdollistaa sopimusten jatkamisen 31. joulukuuta 2022 asti, jatkamiselle vuoden 2022 jälkeen täyttyisivät. Komissio kuitenkin seuraa tilannetta tiiviisti.

Mitä tulee jäsenvaltioiden mahdollisuuteen toteuttaa kiireellisiä **toimenpiteitä, joilla evätään liikenneoikeuksien käyttö, rajoitetaan niitä tai asetetaan niille ehtoja** covid-19-pandemian torjumiseksi, pandemian kehittymisestä saatavilla olevan näytön ja taudin tartuntariskiä koskevan tietämyksen perusteella tällaiset toimenpiteet eivät enää ole tarpeen, kun otetaan huomioon muut tarkoituksenmukaisemmat toimenpiteet taudin leviämisen hillitsemiseksi, kuten tehokkaat terveys- ja hygieniatoimenpiteet, sekä lentoliikenneasetuksen 21 artikla. Näin ollen 21 a artiklan 4 kohdassa vahvistettu edellytys toimenpiteen jatkamisesta delegoidulla säädöksellä 31. joulukuuta 2020 jälkeen ei täyty eikä nykyistä voimassaoloaikaa pidennetä.

Komissio jatkaa lentoliikennealan seurantaa ja on tarvittaessa valmis harkitsemaan uusia toimenpiteitä kriisin hallitsemiseksi ja elpymisen tukemiseksi.