EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.11.2020
COM(2020) 714 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 ((ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrusega (EL) nr 2020/696 seoses COVID-19 pandeemiaga) artikli 9 lõikele 1c, artikli 21a lõikele 5 ja artikli 24a lõikele 4

1 Sisukord

1 Sissejuhatus 2
2 Toetusmeetmete kirjeldus 3
2.1 Ajutist lennutegevusluba käsitlevad meetmed 3
2.2 COVID-19 pandeemiaga seotud erakorralised meetmed (lennupiirangud) 3
2.3 Maapealse teeninduse teenuste ajutised eeskirjad – lepingud 4
2.4 Maapealse teeninduse teenuste ajutised eeskirjad – valikumenetlus 4
3 Asjaomaste ajavahemike pikendamise tingimused 5
3.1 Lennuliikluse mahu pidev vähenemine aastatel 2019–2020 (vastav periood) 5
3.2 Lennuliikluse mahu vähenemine on tekkinud COVID-19 pandeemia puhangu tõttu 7
3.3 Lennuliikluse maht väheneb tõenäoliselt ka lähitulevikus 9
3.4 Lennuliikluse vähenemise tõttu on maapealse teeninduse teenuste osutamine katkenud või on maapealse teeninduse teenuste osutajatel keeruline rahastust saada 11
3.5 COVID-19 pandeemiaga toimetulekuks ei ole lennupiirangud enam vajalikud 12
4 Järeldused 13

1 Sissejuhatus

2020. aasta algusest alates on COVID-19 pandeemia avaldanud tõsist kahjulikku mõju lennutranspordile Euroopas ja mujal maailmas. Liikmesriikides ja kolmandates riikides pandeemiale reageerimiseks kehtestatud tervisekaitsemeetmed ja reisipiirangud on märkimisväärselt vähendanud tarbijate nõudlust ja kindlustunnet ning seetõttu püsib lennuliikluse maht Euroopas rekordiliselt madalal tasemel[1].

2020. aasta märtsis ja aprillis oli Euroopa õhuruumis sooritatud lendude arv võrreldes 2019. aasta sama perioodiga kuni 90 % väiksem[2]. Kui 1. märtsil 2020 teenindati Euroopa lennujaamades enam kui 5 miljonit reisijat, siis 31. märtsil 2020 oli teenindatud reisijate arv kõigest 174 000 (97,1 % vähenemine võrreldes 2019. aasta sama kuupäevaga). Alates 2. augustist 2020 on vähenemine 2019. aasta sama kuupäevaga võrreldes olnud ligikaudu 70 %[3]. Kaubaveod on vähem mõjutatud, näiteks võrreldes eelmise aasta augustiga oli kaubaveo tonnkilomeetrite arv vähenenud 19 %[4]. Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) majandusliku mõju analüüsi käigus 2020. aasta oktoobris kogutud andmete kohaselt on 2020. aastat iseloomustanud lennuettevõtjate pakutavate istekohtade arvu üldine vähenemine vahemikus 50–52 %, reisijate arvu vähenemine vahemikus 2,875–2,978 miljardit ja reisija kohta arvutatav brutotegevustulu vähenemine vahemikus 330–340 miljardit eurot.

COVID-19 pandeemia on muutnud keeruliseks lennuteenuste määruse[5] ja maapealse käitluse direktiivi[6] teatavate sätete järgimise. Nõudluse enneolematu vähenemine ja lendude tühistamiste suur arv on põhjustanud lennuettevõtjatele ja maapealse teeninduse ettevõtjatele mitmeid ootamatuid probleeme. Esiteks tekkisid lennuettevõtjatel tõsised likviidsusprobleemid, mis võivad kaasa tuua lennutegevusloa peatamise või tühistamise või selle asendamise ajutise tegevusloaga, ilma et selleks oleks struktuurne majanduslik vajadus. Teiseks tekkisid maapealse teeninduse ettevõtjatel, kelle lepingud/load lõppesid, tõsised raskused seoses juurdepääsuga rahastamisele. Kolmandaks seati lennujaamad maapealse teeninduse ettevõtjaid ähvardava finantsriski tõttu haavatavasse olukorda, kus nad võisid maapealse teeninduse teenuste osutaja pankroti korral kaotada ainsa teenusepakkuja.

Lisaks viis COVID-19 levik ja surmade arv ning asjaolu, et tegemist oli tundmatu haigusega, selleni, et paljud liikmesriigid kehtestasid ELi-sisesed lennupiirangud vastavalt lennuteenuste määruse artiklile 21, püüdes peatada või aeglustada haiguse levikut, mis kriisi enneolematu kestuse ja kohaldatavate menetluseeskirjade tõttu tekitas liikmesriikidele ja komisjonile suure ja tarbetu halduskoormuse.

Seetõttu võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu COVID-19 pandeemiat silmas pidades 25. mail 2020 vastu määruse (EL) 2020/696, millega muudetakse lennuteenuste määrust, et lahendada eespool nimetatud probleemid ja vabastada kriisist mõjutatud sidusrühmad,

---

1 Maailma Terviseorganisatsioon kuulutas selle 30. jaanuaril rahvusvahelise tähtsusega rahvatervisealaseks hädaolukorraks ja 11. märtsil 2020 pandeemiaks (vt 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 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine), ELT L 293, 31.10.2008, lk 3–20.

6 Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades,
ELT L 272, 25.10.1996, lk 36.

liikmesriigid ja komisjon teatavate halduseeskirjade täitmisest ning tagada kriisist mõjutatud sektori sidusrühmadele parem finantsperspektiiv.

Vastavalt lennuteenuste määruse artikli 9 lõikele 1c, artikli 21a lõikele 5 ja artikli 24a lõikele 4 jälgib komisjon olukorda pidevalt, et täita määruses sätestatud kriteeriume[7].

Samade artiklite kohaselt peab komisjon talle kättesaadava teabe ja andmete põhjal esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule 15. novembriks 2020 kokkuvõtva aruande ning võtma vajaduse korral vastu delegeeritud õigusaktid ajutiste sätete kehtivusaja pikendamiseks. Need delegeeritud volitused on komisjonile antud üheks aastaks alates 28. maist 2020.

Käesolevas kokkuvõtvas aruandes hinnatakse olukorda EUROCONTROLilt kogutud andmete ning ELi lennuettevõtjate valimilt lendude tühistamise ja täituvuse kohta saadud andmete põhjal. See tugineb ka Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskuse (ECDC) avaldatud tõenditele ja andmetele COVID-19 pandeemia jätkumise kohta. Komisjon konsulteeris meetmete rakendamise ja jätkuva vajalikkuse küsimuses 2020. aasta juulis ja augustis ka asjaomaste sidusrühmadega, nimelt liikmesriikide ning lennuettevõtjaid, lennujaamu ja maapealse teeninduse teenuste osutajaid esindavate organisatsioonidega.

2 Toetusmeetmete kirjeldus

2.1 Ajutist lennutegevusluba käsitlevad meetmed

Vastavalt lennuteenuste määruse artikli 9 lõikele 1 peavad liikmesriikide pädevad lennutegevusluba välja andvad asutused finantsraskustes oleva ELi lennuettevõtja lennutegevusloa tühistama või peatama ning võivad selle asendada ajutise lennutegevusloaga.

Enne pandeemiat majanduslikult elujõulistel liidu lennuettevõtjatel tekkisid COVID-19 pandeemia puhkemisel likviidsusprobleemid, mis võivad kaasa tuua nende lennutegevuslubade peatamise, tühistamise või ajutise loaga asendamise, ilma et selleks oleks struktuurne majanduslik vajadus. Ajutise lennutegevusloa väljastamine võib saata turule negatiivse signaali lennuettevõtja ellujäämisvõime kohta, mis omakorda süvendaks tema võimalikke finantsprobleeme, mis muudel asjaoludel oleksid ajutised.

Seetõttu lubati määrusega (EL) 2020/696 pädevatel lennutegevuslube välja andvatel asutustel ajavahemikul 1. märtsist kuni 31. detsembrini 2020 lennutegevuslube mitte tühistada ega peatada, kui rahalise elujõulisuse hindamine toimub kõnealusel ajavahemikul ning tingimusel, et ohutus on tagatud ning et kõnealuse 12 kuu jooksul on piisav finantsiline ümberkujundamine reaalselt võimalik.

2.2 COVID-19 pandeemiaga seotud erakorralised meetmed (lennupiirangud)

Vastavalt lennuteenuste määruse artiklile 21 võib liikmesriik liiklusõiguste kasutamisest keelduda, neid piirata või kehtestada nende suhtes tingimusi, et tegeleda ootamatult esile kerkinud lühiajaliste probleemidega, mis tulenevad ettenägematutest ja vältimatutest asjaoludest. Selliste meetmete puhul võetakse arvesse proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtet ning need põhinevad objektiivsetel ja mittediskrimineerivatel kriteeriumidel.

[7] Need kriteeriumid on sätestatud artikli 9 lõikes 1b, artikli 21a lõikes 4 ja artikli 24a lõikes 3 ning loetletud 4. jaos.

Selleks et selline tegevus oleks kooskõlas proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtte ning objektiivsete ja mittediskrimineerivate kriteeriumidega, tuleks komisjoni ja teisi liikmesriike sellisest tegevusest viivitamata teavitada, esitades asjakohase põhjenduse. Enamgi veel, kui selliste meetmete võtmist tinginud probleemid kestavad üle 14 päeva, siis peab liikmesriik komisjoni ja teisi liikmesriike sellest teavitama ja võib kokkuleppel komisjoniga pikendada meetmete kohaldamise aega 14 päeva pikkuste ajavahemike võrra. Komisjon kiidab oma otsusega pikendusperioodid heaks.

Artiklis 21 käsitletakse lühiajalisi probleeme ning kogemused COVID-19 puhangu varastes etappides näitasid, et see ei olnud kohandatud COVID-19 kriisiga, mis kestab eeldatavasti mitu kuud, tekitades komisjonile ja liikmesriikidele tarbetut halduskoormust.

Seetõttu kehtestati määrusega (EL) 2020/696 ajavahemikuks 1. märtsist kuni 31. detsembrini 2020 ajutine erand artiklis 21 sätestatud menetlusnõuetest. See erand võimaldab liikmesriikidel säilitada COVID-19 pandeemiaga seotud ajutise, põhjendatud ja proportsionaalse erakorralise meetme ilma komisjoni nõusolekuta, tingimusel et järgitakse proportsionaalsuse ja läbipaistvuse põhimõtet ning et see põhineb objektiivsetel ja mittediskrimineerivatel kriteeriumidel.

2.3 Maapealse teeninduse teenuste ajutised eeskirjad – lepingud

Maapealse käitluse direktiivi artikli 6 lõike 2 ja artikli 9 kohaselt võivad liikmesriigid piirata maapealse teeninduse teenuste osutajate arvu lennujaamades. Sellisel juhul võib teenuseosutajad valida maksimaalselt seitsmeks aastaks. COVID-19 pandeemia on tekitanud ootamatu ja enneolematu ulatusega lennutranspordi vähenemise, mis on põhjustanud maapealse teeninduse teenuste osutajatele tõsiseid finantsraskusi. Seega ei saa teenuseosutajad, kelle lepingud lõpevad kriisi ajal või kriisi algusele järgneva aasta lõpuks, anda oma võlausaldajatele piisavat jätkusuutlikkuse tagatist laenu saamise kriteeriumina ja seetõttu võib nende juurdepääs rahastamisele olla raskendatud.

Seetõttu on määruses (EL) 2020/696 sätestatud, et teenuseosutajate lepinguid, mis lõpevad ajavahemikul 28. maist 2020 kuni 31. detsembrini 2021, võib pikendada kuni 31. detsembrini 2022.

2.4 Maapealse teeninduse teenuste ajutised eeskirjad – valikumenetlus

Maapealse käitluse direktiivi artikli 11 lõike 1 punktis e on sätestatud, et kui maapealse teeninduse teenuste osutaja lõpetab oma tegevuse enne selle ajavahemiku lõppu, mille jaoks ta valiti kõnealuse artikli kohaselt korraldatud pakkumismenetluse teel, asendatakse ta sama menetluse alusel.

COVID-19 pandeemia võib viia maapealse teeninduse teenuste osutajate võimaliku maksejõuetuseni, mille tagajärjeks on nende tegevuse lõpetamine. Lennujaamades, kus teenuseosutajate arv on piiratud, võib see tekitada olukorra, kus üks või mitu teenuseosutajat lõpetavad teenuste osutamise, enne kui saab valida uue teenuseosutaja vastavalt maapealse käitluse direktiivi artikli 11 lõikes 1 sätestatud tavamenetlusele. Teeninduse järjepidevuse tagamiseks oleks vaja selline teenuseosutaja kiiresti välja vahetada.

Määrusega (EL) 2020/696 lubatakse seega lennujaama käitajal valida ajavahemikuks 1. märtsist 2020 kuni 31. detsembrini 2020 otse selline teenuseosutaja, kes osutab teenuseid maksimaalselt kuue kuu jooksul või kuni 31. detsembrini 2020, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on pikem.

3 Asjaomaste ajavahemike pikendamise tingimused

Määruse (EL) 2020/696 kohaselt antakse komisjonile delegeeritud volitused pikendada punktides 3.1–3.5 nimetatud erakorraliste meetmete kohaldamisaega. Järgmises tabelis on esitatud ülevaade tingimustest, mida tuleb täita.

	Jätkub lennuliikluse mahu vähenemine võrreldes lennuliikluse mahuga 2019. aasta samal ajavahemikul	Lennuliikluse maht on vähenenud COVID-19 pandeemia tõttu	Lennuliikluse maht väheneb tõenäoliselt ka lähitulevikus	Maapealse teeninduse teenuste osutamise katkemine või liidu lennujaamades maapealse teeninduse teenuste osutajate raskendatud juurdepääs rahastamisele	COVID 19 pandeemia jätkumine	Pärast 31. detsembrit 2020 tuleb liikmesriikidel tõenäoliselt piirata liiklusõiguste kasutamist või kehtestada tingimused nende kasutamiseks
Ajutise lennutegevusloaga seotud meetmed (artikli 9 lõige 1b)	x	x	x			
COVID 19 pandeemiaga seotud erakorralised meetmed (lennupiirangud) (artikli 21a lõige 4)					x	x
Maapealse teeninduse ajutised eeskirjad – lepingud (artikli 24a lõige 3)	x	x	x	x		
Maapealse teeninduse ajutised eeskirjad – valikumenetlus (artikli 24a lõige 3)	x	x	x	x		

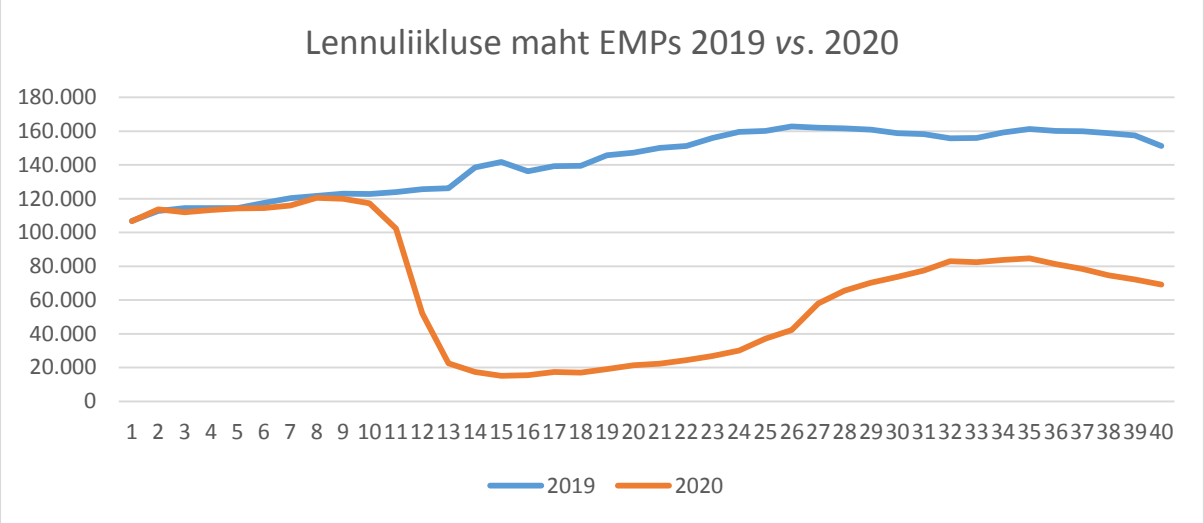
3.1 Lennuliikluse mahu pidev vähenemine aastatel 2019–2020 (vastav periood)

Käesoleva aruande koostamiseks võrreldi 2020. aasta konkreetse nädala andmeid lennuliikluse mahu, teenindusaegade kasutamise määra, täituvuse ja tühistatud lendude arvu kohta 2019. aasta sama nädala andmetega.

EUROCONTROLi andmetel hakkas lennuliikluse maht EMPs vähenema 2020. aasta 11. nädalal: võrreldes 2019. aasta sama nädalaga oli see vähenenud 17 %. 12. nädalal oli lennuliikluse maht võrreldes 2019. aasta sama nädalaga vähenenud juba 59 % ja 13. nädalal 82 %. Väikseim maht registreeriti 15. ja 16. nädalal (89 % suurune vähenemine). Seejärel hakkas lennuliikluse maht järk-järgult suurenema, kuid 22. juuni 2020. aasta seisuga (26. nädal) moodustas see 2019. aasta mahust vaid 26 %, see tähendas 74 % suurust

lennuliikluse vähenemist võrreldes eelmise aastaga. 2020. aasta augustis (32.–36. nädal) moodustas lennuliikluse maht 53 % 2019. aasta augusti mahust, kuid 2020. aasta septembri alguses hakkas see uuesti vähenema ja kuu lõpuks oli see vaid 46 % 2019. aasta sama perioodi mahust.

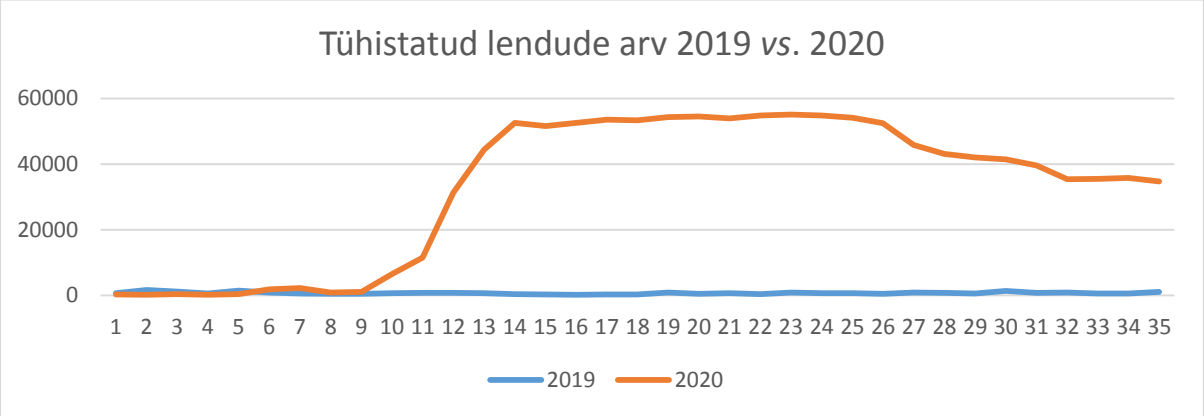
Joonis 1.1.



(Allikas: EUROCONTROL)

Lennuliikluse mahu vähenemise tagajärjel suurenes järsult tühistatud lendude arv (joonis 1.2) võrreldes 2019. aasta sama perioodiga. Lendude tühistamiste arv hakkas suurenema 9. nädalal ja veelgi kiiremas tempos 11. nädalal.

Joonis 1.2



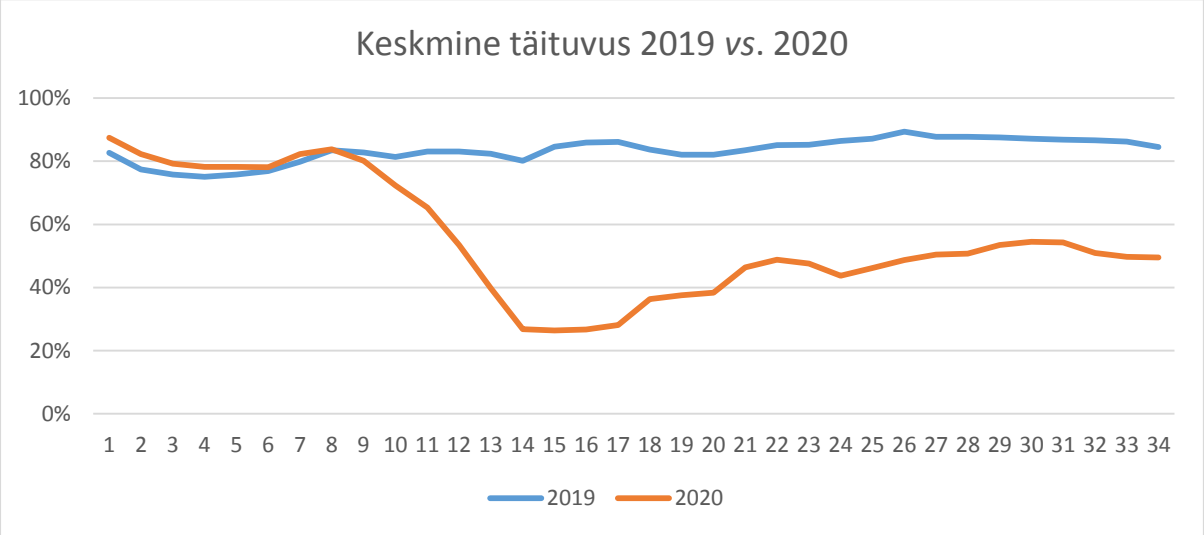
Allikas: komisjoni poolt lennuettevõtjatelt saadud andmed[8]

Samal ajal vähenes kümne komisjonile andmed esitanud lennuettevõtja keskmine täituvus 80 %-st 9. nädalal 26 %-ni 15. nädalal. Peale selle, et lennuettevõtjad teevad vähem lende, on ka üksikute toimuvate lendude täituvus endiselt väike.

[8] Andmed teenindusaegade kasutamise kohta esitas komisjonile kuus suuremat Euroopa lennuettevõtjat (traditsioonilised, odavlennu- ja piirkondlikud lennuettevõtjad). Joonistel on esitatud kasutatud teenindusaegade arv võrreldes enne hooaja algust (väljakujunenud võrdluskuupäev) omatud teenindusaegade arvuga. Andmed tühistatud lendude arvu kohta esitas komisjonile kuus suuremat Euroopa lennuettevõtjat (traditsioonilised, odavlennu- ja piirkondlikud lennuettevõtjad).

23. nädalaks, mil suur osa ELi-sisesest lennuliiklusest oli juba taastunud, tõusis keskmine täituvus 44 %-ni ja augusti keskpaigaks oli see 56 %. 2019. aasta samadel nädalatel jäi samade lennuettevõtjate keskmine täituvus vahemikku 75 % (4. nädal) kuni 89 % (26. nädal).

Joonis 1.3



Allikas: komisjoni poolt lennuettevõtjatelt saadud andmed[9]

3.2 Lennuliikluse mahu vähenemine on tekkinud COVID-19 pandeemia puhangu tõttu

Paljudes riikides kehtestati COVID-19 pandeemiale reageerimiseks lennukeelud ja reisipiirangud, millest mõned on veel praegugi jõus[10]. See on avaldanud tõsist mõju ELi-sisesele ja rahvusvahelisele lennuliiklusele, arvestades seda, et üksnes hädavajalikku reisimist lubavate piirangute tõttu on nõudlus langenud tasemele, mille juures ei ole enamikul marsruutidel äriline lennutransport enam võimalik[11].

Mõned liikmesriigid kasutasid juba varakult ELi-siseste lendude piiranguid COVID-19 edasise leviku takistamiseks või piiramiseks. Selleks et soodustada lastilendude jätkamist, võttis komisjon vastu suunised lastilendude hõlbustamiseks COVID-19 pandeemia puhangu ajal[12]. Liikmesriikidevaheliste keeldude arv oli suurim ajavahemikul 20. märtsist 26. märtsini 2020, mil lennukeelud olid kehtestatud 20 liikmesriigis. Pärast seda on see arv aegamööda vähenenud – 31. märtsi seisuga olid lennukeelud kehtestatud 16 liikmesriigis ja 6. aprilli seisuga 14 liikmesriigis. Teatavate menetlusnõuete täitmisest vabastuse jõustumise ajaks olid 11 liikmesriiki kehtestanud lennupiirangud. 7. juuli seisuga olid seitsmes liikmesriigis jõus lennukeelud teatavate selliste liikmesriikide suhtes, kus COVID-19 esinemissagedus on suurem. Septembri lõpus kehtisid neljas liikmesriigis ikka veel lennukeelud (vt punkt 4).

---

9 Andmed täituvuse kohta esitas komisjonile kuus suuremat Euroopa lennuettevõtjat (traditsioonilised, odavlennu- ja piirkondlikud lennuettevõtjad).

10 Ülevaade siiani kehtivatest meetmetest: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_et

11 Seda näitab punktis 3.1 kirjeldatud lennuliikluse vähenemine ja see oli ka põhjus, miks vabastus algselt kehtestati.

12 „Euroopa Komisjoni suunised: Lastilendude hõlbustamine COVID-19 puhangu ajal“, vastu võetud 26. märtsil 2020, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010_en.pdf

ELi-väliste lendudega seoses võttis komisjon 16. märtsil 2020 vastu teatise,[13] milles soovitas mittehädavajalikku reisimist kolmandatest riikidest EL+ alale[14] ühe kuu vältel ajutiselt piirata. 17. märtsil 2020 leppisid riigipead ja valitsusjuhid kokku Euroopa Liitu mittehädavajaliku reisimise ajutise piirangu rakendamises. Seda rakendasid ka neli Schengeni lepinguga ühinenud riiki. Selle piirangu kehtivust on mitu korda pikendatud.

Suvel hakkasid liikmesriigid ELis uuesti reisipiiranguid kehtestama. Komisjon võttis 4. septembril 2020 vastu ettepaneku, milles käsitletakse nõukogu soovitust[15] tagada, et COVID-19 pandeemia tõttu vaba liikumise piiramiseks liikmesriikides kehtestatavad meetmed on ELi tasandil kooskõlastatud ja et nendest on selgelt teada antud. Komisjoni ettepanekus tuuakse esile neli peamist valdkonda, kus liikmesriigid peaksid tegema tihedamat koostööd, näiteks ühised kriteeriumid ja künnised, mida liikmesriigid peavad järgima, kui nad otsustavad reisipiirangute kehtestamise üle, ühine meetmete raamistik, mida kohaldatakse suure riskiga piirkondadest pärit reisijate suhtes, ning üldsuse selge ja õigeaegne teavitamine mis tahes piirangutest.

Väljaspool regulatiivset keskkonda on peamine lennuliikluse mahtu mõjutav tegur tarbijate kindlustunne, mis annab tunnistust COVID-19 pandeemia ja lennuliikluse mahu vähenemise seosest. Selle näitaja kohta ei ole veel kuigi palju teavet. Iirimaa statistikaamet korraldas uuringu eesmärgiga hinnata reisijate kindlustunnet lennureiside suhtes. Viiest vastanust peaaegu neljale (78,0 %) tekitas mõte rahvusvahelisest lennureisist ebakindlust või väga suurt ebakindlust[16]. Nagu näitavad hiljutised andmed, on kooskõlastamata ja sageli ettearvamatul viisil piiri- ja karantiinimeetmete taaskehtestamine mitmes liikmesriigis veelgi vähendanud tarbijate usaldust, vähendades reisimist tunduvalt rohkem kui tegelike piirangute otsene mõju.

Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (edaspidi „IATA“) korrapäraselt avaldatud majandusaruannetest kriisi kohta nähtub, et eelmise aastaga võrreldes vähenes broneeringute arv alates 2020. aasta veebruarist kiires tempos kuni umbes aprilli keskpaigani. Alates sellest ajast on broneeringute arv mõnevõrra taastunud, kuid 2020. aasta juuni lõpu seisuga on see endiselt 82 % väiksem. Broneeringute arvu vähenemine näib olevat korrelatsioonis uute haigusjuhtude arvu suurenemisega[17]. Lisaks sellele on IATA tellinud korrapäraseid uuringuid eesmärgiga hinnata tarbijate kindlustunnet alates COVID-19 pandeemia puhkemisest. Aprillis teatas ligikaudu 60 % vastanutest, et tõenäoliselt julgevad nad uuesti reisima hakata mõne kuu jooksul pärast pandeemia taandumist. Juunis oli see näitaja langenud 45 %ni. Septembris tunnistasid enam kui pooled vastanutest, et julgeksid uuesti reisida kuue kuu kuni aasta pärast. Seepärast on reisijate tahe lennata väike arvatavasti ka järgnevatel kuudel. Üks peamine heidutav tegur on ka kohustusliku karantiini jäämise oht sihtkohas. 83 % vastanutest märkis, et nad ei reisi välisriiki, kui nad peavad pärast saabumist tõenäoliselt karantiini jääma.

---

13 COM(2020) 115, 16. märts 2020.

14 „EL+ alasse“ kuuluvad kõik Schengeni liikmesriigid (sealhulgas Bulgaaria, Horvaatia, Küpros ja Rumeenia) ning neli Schengeni lepinguga ühinenud riiki.

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

16 https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. Tasub märkida, et uuringu korraldamise ajal pidid Iirimaal kõik riiki saabuvad rahvusvahelised reisijad jääma karantiini, mis mõjutas üldsuse hinnangut lendamise ohutusele.

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

Eespool kirjeldatut arvesse võttes on selge, et lennuliikluse mahu vähenemine on tihedalt seotud COVID-19 pandeemiaga.

3.3 Lennuliikluse maht väheneb tõenäoliselt ka lähitulevikus

Praeguses olukorras on raske täie kindlusega prognoosida, kuidas lennuliikluse maht edaspidi muutub, kuid olemasolevad prognoosid näitavad, et lennuliikluse vähenemine jätkub 2021. aastal ja COVID-eelsete mahtude taastumine ei toimu enne 2024. aastat[18].. See, kuidas lennuliikluse maht edaspidi areneb, oleneb lennu- ja reisipiirangutest, lennureiside broneerimisega seotud arengusuundumustest ja sektorile kehtestatud regulatiivsetest tervisekaitsemeetmetest. Need tegurid on omakorda tihedalt seotud nakkuse taasleviku võimalusega ning vaktsiini puudumisega. Kõikide prognooside korral tuleb arvestada väga suure ebakindlusega.

EUROCONTROLi[19] andmetel hakkab eeldatav lendude koguarv Euroopas järk-järgult jälle vähenema. Augustis täheldati väikest taastumist 51 %-ni pärast 2020. aasta aprilli madalaimat taset, kuid selline areng ei olnud kestlik. 2021. aasta jaanuaris peaks lendude arv olema eeldatavasti 60 % väiksem kui 2019. aastal (varasema stsenaariumi kohaselt 20 %). Selle stsenaariumi puhul eeldatakse, et liikmesriigid jätkavad kooskõlastamata tegevust piiriülese lennuliikluse korraldamisel, et reisijate nõudlus on COVID-19 ebamäärasuse, ettearvamatuse ja piirangute/karantiinimeetmetega seotud segaduse tõttu äärmiselt väike ning et lennuettevõtjad vähendavad veelgi oma lendude mahtu, arvestades väga väikest eelbroneeringute mahtu. EUROCONTROLi andmetel peaks lennuliikluse maht 2021. aasta veebruaris aeglaselt suurenema hakkama, jäädes siiski 50 % väiksemaks kui 2020. aasta veebruaris.

29. septembril 2020[20] langetas ka IATA oma majandusprognoosi. IATA prognoosi kohaselt väheneb ülemaailmne tulu reisijakilomeetri kohta[21] 2020. aastal 66 % võrreldes 2019. aastaga ja 2020. aasta detsembris 68 % võrreldes 2019. aasta detsembriga, samal ajal kui 2020. aasta juulis prognoositi 55 % suurust vähenemist.

Mis puudutab reisipiiranguid, siis soovitas komisjon[22] Schengeni liikmesriikidel ja Schengeni lepinguga ühinenud riikidel kaotada piirikontroll sisepiiridel 15. juuniks 2020. Enamik liikmesriike, kes olid varem COVID-19 pandeemia tõttu taaskehtestanud piirikontrolli sisepiiridel, järgisid seda soovitust, mille tulemusena hakkas ärilise regulaarlennuliikluse maht suurenema (vt joonis 1.1). Mis puudutab piiranguid, mis on kehtestatud mittehädavajalike reiside suhtes liitu, siis soovitas nõukogu[23] alates 1. juulist 2020 tühistada piirangud mittehädavajalikele reisidele kolmandatest riikidest, mis on kantud korrapäraselt läbivaadatavasse esialgsesse nimekirja.

---

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

19 Vt EUROCONTROLi viimane hetkeolukorra stsenaarium, september 2020 – https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf

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

21 Tulu reisijakilomeetri kohta on lennundussektori näitarv, mis näitab tasu eest veetud reisijate läbitud kilomeetrite arvu. See saadakse tasu eest veetud reisijate arvu korrutamisel kogu läbitud kilomeetrite arvuga.

22 COM(2020) 399 final.

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

Kuigi eeldati, et meetmete leevendamise ja piirangute kaotamise tulemusena, mis sai võimalikuks tänu haigusjuhtumite arvu vähenemisele kogu Euroopas, hakkab lennuliikluse maht Euroopas suvehooajal järk-järgult suurenema, teatati 2020. aasta suvel hoopis COVID-19 juhtumite arvu suurenemisest mitmes EMP riigis[24]. Samuti on varasematest kogemustest teada, et pandeemiad kulgevad mitme lainena. See võib uuesti vähendada lennuliikluse mahtu.

Seoses edasise nõudlusega lennuliikluse järele ja tarbijate kindlustundega, eelkõige teenindusaegu käsitleva kokkuvõtva aruande kontekstis,[25] märkisid sidusrühmad, kellega komisjoni talitused ühendust võtsid (lennuettevõtjad, reisibürood, arvutipõhiste ettetellimissüsteemide pakkujad), et 2020/2021. aasta talvisest lennuhooajast kaugemale ulatuvaid prognoose on väga keeruline teha. Ehkki enne COVID-19 pandeemiat tegutsenud lennuettevõtjad võivad juba olla planeerinud lende järgmiseks aastaks, on lennuettevõtjatel praegu keeruline kavandada eelseisva hooaja lennugraafikuid. Lennuettevõtjad jälgivad pidevalt lennugraafikuid, et võtta meetmeid vastavalt reisi- või lennupiirangute ettenägematutele muudatustele ja tarbijate nõudlusele, mida on keeruline prognoosida[26].

Kuigi ELi-siseste broneeringute arv hakkas 2020. aasta suvel suurenema, peatus augustis reisilennuliikluse taastumine Euroopa lennujaamade võrgustikus, mis on tõenäoliselt tingitud reisipiirangute taaskehtestamisest mitmes riigis[27]. ELi-väliste lendude broneeringute arv oli veelgi väiksem. IATA värskeim ülevaade ülemaailmse lennuliikluse väljavaadetest osutab reisijate broneeringute vähenemisele neljandas kvartalis võrreldes 2020. aasta kolmanda kvartaliga[28].

Seoses muude regulatiivsete tervisekaitsemeetmetega rakendatakse lennunduses osana väljumisstrateegiast sanitaarmeetmeid, mis põhinevad suures osas EASA/ECDC suunistel[29]. Distantsi hoidmise ja pindade desinfitseerimise vajadus võib lennujaamades vähendada reisijate ja lendude läbilaskevõimet võrreldes pandeemiaeelse olukorraga. Seetõttu võivad nad oma tegelikku läbilaskevõimet võrreldes COVID-19 eelse aja tasemega ajutiselt või alaliselt vähendada. Sellised meetmed võivad samal ajal aidata taastada tarbijate usaldust, kuid siiski piiratud määral.

Selle tulemusena vähendavad lennuettevõtjad nüüd taas järk-järgult turul pakutavaid veomahtusid. Eespool kirjeldatut arvesse võttes ei ole 2020. aastal oodata, et

---

24 https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-rapid-risk-assessment-20200810.pdf. Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus teatas 10. augustil 2020 COVID-19 eskaleerumise üldisest ohust kõigis ELi/EMP riikides.

25 COM(2020) 558 final.

26 Arvestades, et tarbijakäitumise, haiguse arengu ja teenindusaegade kasutamise eeskirjade täitmisest vabastamise puhul ei ole võimalik eristada kindlaid arengusuundumusi, peavad lennuettevõtjad planeerima ja valmistuma mitmeks stsenaariumiks. See omakorda tähendab, et taristu-, tööjõu- ja turunduskulude otsused ei pruugi olla optimaalsed. Isegi tavaolukorras on talvine lennuhooaeg lennuettevõtjate jaoks raskem ning enamasti teenivad nad suurima osa kasumist suvehooajal. Kuna sel aastal puudub neil puhver suvehooajal teenitud kasumi näol, on lennuettevõtjate väljavaated talvehooajaks ja sellele järgnevaks ajaks kehvad.

27 Lennuettevõtjate andmetel on tarbijate broneerimisharjumused muutunud. Varem broneerisid tarbijad lennud mitu kuud varem, nüüd tehakse broneeringud märksa hiljem, kuna tarbijatel on keerulisem reise ette planeerida ja nende kindlustunne selle suhtes on väiksem. IATA esitatud teabe kohaselt tehakse nüüd ligikaudu 60 % broneeringutest lennule eelneva kahe nädala jooksul, samal ajal kui 2019. aasta sama perioodiga võrreldes tehti enam kui 60 % broneeringutest rohkem kui 20 kuni 11 päeva ette.

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

reisilennuliikluse maht saavutaks pooltki 2019. aasta tasemest. Siseturud taastuvad rahvusvahelistest turgudest kiiremini. ICAO eeldab, et 2020. aastal väheneb Euroopas pakutavate istekohtade arv rahvusvahelise reisilennuliikluse puhul 52 %–58 % ja riigisiseste lendude puhul 33 %–36 %[30].

Eespool öeldut silmas pidades on väljavaated pärast 2020. aastat väga ebakindlad, kuid COVID-19 juhtumite arvu suurenemine ja vajadus säilitada sanitaar- ja tõkestamismeetmed viitavad sellele, et reisilennuliikluse maht ei pruugi 2019. aasta taset saavuta mitme aasta jooksul, isegi eeldades, et COVID-19 vaktsiin muutuks kättesaadavaks 2021. aastal.

3.4 Lennuliikluse vähenemise tõttu on maapealse teeninduse teenuste osutamine katkenud või on maapealse teeninduse teenuste osutajatel keeruline rahastust saada

Komisjonile kättesaadava teabe kohaselt on COVID-19 pandeemia ja eespool kirjeldatud lennuliikluse vähenemine maapealse teeninduse ettevõtjaid tõsiselt mõjutanud. Paljudel maapealse teeninduse teenuste osutajatel on olnud finantsraskusi, nagu näitasid restruktureerimist alustava Swissporti kontserni olukord ja uudised tema tütarettevõtjate finantsraskuste kohta,[31] WISAGi 800 töötaja koondamine Saksamaal,[32] Aviapartner Belgiumile antud päästepakett ja oma tegevuse lõpetanud Malév Ground Handlingu olukord[33]. See näitab, et lennuliikluse vähenemine toob kaasa maapealse teeninduse teenuste osutamise katkemise ja muudab keeruliseks maapealse teeninduse teenuste osutajate juurdepääsu rahastamisele.

Võttes aluseks lennuliikluse mahu prognoosid kuni 2021. aasta detsembri lõpuni, on tõenäoline, et veelgi enam maapealse teeninduse teenuste osutajaid peab katkestama maapealse teeninduse teenuste osutamise enne turu taastumist COVID-19 pandeemia põhjustatud kriisist[34]. Valitseb reaalne oht, et teisedki maapealse teeninduse teenuste osutajad võivad 2021. aasta jooksul pankrotistuda. Sellised pankrotid võivad väga suure tõenäosusega viia maapealse teeninduse teenuste ootamatu katkemiseni. Seega võivad lennujaamad sattuda olukorda, kus nad peavad leidma väga lühikese aja jooksul alternatiivse maapealse teeninduse teenuste osutaja. Brüsseli lennujaama juhtum, kus Brussels Airport Company (BAC) sai kiiresti valida asendaja pärast Swissport Belgiumi tegevuse lõpetamist, näitas rakendatud meetme kasulikkust[35].

Maapealse teeninduse teenuste osutajad, kellel on oma lepingute lõppemise tõttu raskusi juurdepääsuga rahastamisele, võivad siiski jätkuvalt saada kasu nende lepingute

---

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

31 Näiteks Swissport Belgiumi tegevuse lõpetamine ja Swissport Finlandi teade vajaduse kohta koondada 1 350 töötajast kuni 700 (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488), samal ajal kui Swissport Western Europe kaalub umbes 4 500 töökoha kaotamist Ühendkuningriigis ja Iirimaal (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 esitas 8. juunil 2020 pankrotiavalduse, mille tulemusena jäi Brüsseli lennujaama teenindama vaid üks maapealse teeninduse ettevõtja. Alates 1. juulist 2020 osutab teenust Alyzia SAS. Kuni uue maapealse teeninduse teenuste osutaja valimiseks tavapärase menetluse korraldamiseni on Prantsuse ettevõtjale antud kuueks kuuks ajutine litsents pagasi- ja perroonikäitluse teenuse osutamiseks. Ta võib pakkuda ka reisijate teenindamise (nt lennule registreerimise) ja puhastusteenuseid. Allikas: BAC.

pikendamisest praeguse erandi alusel (kuni 31. detsembrini 2022), et saada vajalikke krediite ja tagada oma talitluspidevus. Lisaks annavad pikendatud lepingud lennujaamadele piisavalt aega täiendavate maapealse teeninduse teenuste osutajate leidmiseks, et suurendada nende vastupanuvõimet jätkuvalt ebastabiilse olukorra korral lennutranspordisektoris.

3.5 COVID-19 pandeemiaga toimetulekuks ei ole lennupiirangud enam vajalikud

Alates lennuteenuste määruse artikli 21a vastuvõtmisest on komisjon olnud tihedas kontaktis liikmesriikidega, eelkõige tsiviillennundusametitega, et olukorda pidevalt jälgida. See on näidanud, et lennupiirangud iseenesest ei pruugi olla kõige asjakohasem ja vajalikum meede COVID-19 puhangu ohjeldamiseks, nagu on selgitatud allpool.

Määruse kohaldamise ajal on liikmesriigid kasutanud üsna erinevaid meetodeid[36]. Komisjon avaldas läbipaistvuse tagamiseks liikmesriikidelt saadud teabe[37] ja EUROCONTROL on avaldanud iga päev kokkuvõtted asjakohastest NOTAM-teadetest[38]. Kooskõlas suunistega selle kohta, kuidas järk-järgult taastada transporditeenused, ühendatus ja vaba liikumine niipea, kui terviseolukord seda võimaldab,[39] ning võttes arvesse EASA/ECDC vastu võetud COVID-19 lennunduse terviseohutuse protokolli,[40] milles antakse suuniseid reisijate lennutranspordi ohutu ja järkjärgulise taastamise hõlbustamiseks, on komisjon regulaarselt kutsunud tsiviillennundusasutusi üles oma lennukeelde läbi vaatama. Selle tulemusena on liikmesriigid järk-järgult kaotanud oma lennupiirangud, asendades need mõnikord muude meetmetega, nagu reisipiirangud ja rahvatervise meetmed. Suvel hakkasid mõned liikmesriigid seoses COVID-19 juhtumite arvu suurenemisega paljudes riikides mitme liikmesriigi suhtes siiski uuesti lennukeelde kehtestama[41].

Määruse (EL) 2020/696 kohane lihtsustatud menetlus võimaldab liikmesriikidel võtta erakorralisi meetmeid COVID-19 pandeemiaga tegelemiseks ilma tarbetu halduskoormuseta, kuid paneb liikmesriikidele siiski kohustuse meedet piisavalt põhjendada, võttes arvesse seda, kui suur on selle kahjulik mõju siseturu toimimisele, ning tagada, et see on proportsionaalne taotletava rahvatervise eesmärgiga.

Nüüdseks on COVID-19 levinud üle kogu maailma ning haigusjuhte on tuvastatud viiel kontinendil. Kriisi varases etapis arvasid nii WHO kui ka Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) ja ECDC, et lühiajalised reisipiirangud võivad kaasa aidata puhangu ohjeldamisele, aeglustades haiguse levikut. Nüüdseks on siiski kinnitust leidnud, et inimeste ja kaupade liikumise piiramine ei ole pikemas perspektiivis pandeemiate vastu võitlemisel enamasti tõhus ja võib kulutada muudeks sekkumisteks vajalikke ressursse[42]. Isegi kui pandeemia kujutab endast endiselt suurt ohtu ELi riikide rahvatervisele, on kriisi algusest

---

36 Mõned liikmesriigid teatasid kõikide ELi-siseste lendude keelust, välja arvatud mõned erandid (nt hädaolukorra- või repatrieerimislennud). Mõned liikmesriigid teatasid lennukeeldudest, mis kehtisid ühe või mõne liikmesriigi suhtes. Seitse liikmesriiki ei kasutanud määruse artiklis 21 või 21a pakutud võimalust, kuna nende arvates ei olnud seda rahvatervisega seotud põhjustel vaja teha. Nad eelistasid meetmeid, millega piiratakse teatavatest piirkondadest või riikidest pärit inimeste juurdepääsu nende territooriumile või seatakse sellele teatavad tingimused, ning tervishoiumeetmeid (nt testimine ja jälgimine).

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

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html. NOTAM-teated sisaldavad kogu teavet lennuteenuste osutamisele riiklikul tasandil kehtestatud tingimuste kohta.

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

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

41 1. oktoobril 2020 kehtisid neljas liikmesriigis endiselt ELi-sisesed lennukeelud.

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

saadik toimunud oluline areng, näiteks on paranenud teadmised nakkuse edasikandumise ohu kohta ning välja on töötatud muid diagnostilisi ja ennetavaid meetmeid, mis võimaldavad transporditeenuseid järk-järgult taastada[43]. Kõik liikmesriigid on kehtestanud muid, näiteks tervishoiu- ja sanitaarmeetmeid, mis tunduvad COVID-19 pandeemia ohjeldamiseks sobivamad, tõhusamad ja proportsionaalsemad kui lennupiirangud[44].

Mõned liikmesriigid on seisukohal, et kuna epidemioloogilist olukorda on raske ennustada, võib tekkida lennukeeldude taaskehtestamise vajadus, samal ajal kui teised komisjoni konsultatsioonides osalenud liikmesriigid leiavad, et on olemas muud meetmed ja mehhanismid, millega piirata haiguse levikut, ning et ühepoolsete lennupiirangute kehtestamine häiriks koordineeritud reageerimist COVID-19-le ja takistaks taastumist. Lisaks väidavad nad, et lennuteenuste määruse artikkel 21 võimaldab liikmesriikidel jätkuvalt võtta vajalikke erakorralisi meetmeid, kui see on põhjendatud.

Lennuettevõtjad on seisukohal, et kuna EASA/ECDC on vastu võtnud COVID-19 lennundusalase terviseohutuse protokolli,[45] ei ole ühepoolsed lennupiirangud enam vajalikud ja need võiks tühistada, kuna lennueelseid seiremeetmeid ning rangete tervishoiu- ja ohutusnõuete järgimist pardal peetakse lennukeelust tõhusamaks ja proportsionaalsemaks tegelemisel reisijatega, kes on pärit kõrge nakkuskordajaga riikidest. ELi-sisesed ühepoolsed lennukeelud, mis põhinevad riigiti erinevatel kriteeriumidel ja on mõnikord kehtestatud vaid mõnetunnise etteteatamisega ning enamasti lühikeseks ajaks, on tekitanud turul palju segadust ja õiguslikku ebakindlust, avaldades negatiivset mõju lennuettevõtjatele, aga ka reisijatele, samuti kaudset mõju maapealse teeninduse teenuste osutajatele ja lennujaamadele. Lennundussektor on seisukohal, et ELi tasandil rakendatav kooskõlastatud lähenemisviis, mille kaudu kohaldatakse kogu ELis ühtselt objektiivseid kriteeriume, aitaks vältida segaduse tekkimist turul[46].

Kuigi on selge, et COVID-19 pandeemia jätkub, ei näi pandeemia areng, paremad teadmised viirusest ja selle epidemioloogiast ning ulatuslike tervishoiu- ja sanitaarmeetmete rakendamine kõigis liikmesriikides õigustavat seda, et liikmesriigid peaksid COVID-19 pandeemiaga tegelemiseks kehtestama ELi-siseseid lennupiiranguid. Seega ei ole täidetud artikli 21a lõikes 4 sätestatud tingimus lihtsustatud menetluskorra pikendamiseks pärast 31. detsembrit 2020.

4 Järeldused

Selle aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitamise ajal on lennuliikluse maht võrreldes 2019. aasta sama ajavahemikuga endiselt väga väike. Hoolimata raskustest lennuliikluse mahu taastumise täpsel prognoosimisel, on alust eeldada, et COVID-19 pandeemiast tingitud väike lennuliikluse maht ja reisijate vähene nõudlus selle järele jääb püsima kogu 2021. aastaks. COVIDi-eelse taseme saavutamist ei ole oodata mitu aastat. Praegu on siiski liiga vara järeldada, kas sama ulatuslik mahu vähendamine jätkub ka pärast 2021. aastat.

---

43 Vt EASA/ECDC lennundusalase terviseohutuse protokoll.

44 Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus on seisukohal, et kuna praegu on kasutusele võetud spetsiaalsed COVID-19 seiresüsteemid, kehtestatud ulatuslikud rahvatervise meetmed ning käimas on elanikkonna testimine ja kontaktide jälgimine, peaksid riigid olema paremini valmistunud haigusjuhtumite ennetamiseks ja kontrolli all hoidmiseks.

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

46 Vt allmärkus 15 – ettepanek võtta vastu nõukogu soovitus, mis käsitleb koordineeritud lähenemisviisi vaba liikumise piiramisele COVID-19 pandeemiale reageerimisel.

Riiklikud ja kooskõlastamata piirangud teatavatesse sihtkohtadesse lendavatele / teatavatest sihtkohtadest saabuvatele reisijatele ja lendudele, karantiininõuded, ohutut reisimist võimaldavad sanitaarmeetmed ja tarbijate kindlustunne on peamised tegurid, mis mõjutavad lennuliikluse taastumise kiirust.

Arvestades COVID-19 pandeemia püsimist ja selle mõju lennuliiklusele, eeldatakse, et lennuettevõtjatel võivad 2021. aastal jätkuvalt püsida tõsised likviidsusprobleemid, mis võivad kaasa tuua lennutegevusloa peatamise või tühistamise. Samuti eeldatakse, et maapealse teeninduse sektoris valitsevad 2021. aastal keerulised turutingimused ning see halvendab veelgi maapealse teeninduse teenuste osutajate finantsolukorda, millega kaasneb täiendavate pankrottide oht. Maapealse teeninduse teenuste osutamise katkemine ja maapealse teeninduse teenuste osutajate raskused seoses juurdepääsuga rahastamisele püsivad seega tõenäoliselt kogu 2021. aasta vältel.

Seega on täidetud tingimused, et pikendada delegeeritud õigusaktiga artiklite 9 lõikes 1b (ajutised litsentsid) ja artikli 24a lõikes 3 (maapealse teeninduse teenused) sätestatud meetmete kehtivusaega, mis praegu lõpeb 31. detsembril 2020.

Eespool öeldut silmas pidades pikendab komisjon delegeeritud õigusaktiga **lennutegevuslubade** ja **maapealse teeninduse teenuste osutajate valimisega** seotud erandite kehtivust kuni 31. detsembrini 2021, arvestades, et nende erandite kehtivusaeg lõpeb juba 31. detsembril 2020, kuid need on endiselt vajalikud vastavalt artikli 9 lõikes 1b ja artikli 24a lõikes 3 sätestatud tingimustele.

Seoses praeguse erandiga **maapealse teeninduse lepingute kehtivuse** pikendamise kohta, mis võimaldab pikendada lepinguid kuni 31. detsembrini 2022, ning tuginedes kättesaadavatele piiratud pika perioodi andmetele, leiab komisjon praegu, et tingimused selle pikendamiseks pärast 2022. aasta lõppu ei ole täidetud. Sellest hoolimata jätkab komisjon olukorra tähelepanelikku jälgimist.

Seoses liikmesriikide võimalusega võtta erakorralisi **meetmeid liiklusõiguste kasutamisest keeldumiseks, nende piiramiseks või neile tingimuste kehtestamiseks**, et tegeleda COVID-19 pandeemiaga, tuginedes olemasolevatele tõenditele pandeemia edasise kulu kohta ja teadmistele haiguse edasikandumise ohu kohta, ei ole sellised meetmed enam vajalikud, pidades silmas muid asjakohasemaid meetmeid haiguse leviku tõkestamiseks, näiteks tõhusaid tervishoiu- ja sanitaarmeetmeid, ning arvestades lennuteenuste määruse artiklit 21. Seega ei ole täidetud artikli 21a lõikes 4 sätestatud tingimus pikendada delegeeritud õigusaktiga meetme kehtivusaega pärast 31. detsembrit 2020 ja kehtivat kehtivusaega ei pikendata.

Komisjon jälgib jätkuvalt lennundussektori olukorda ning on vajaduse korral valmis kaaluma täiendavaid meetmeid kriisi ohjamiseks ja abi tagasinõudmiseks.