EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2020 11 13
COM(2020) 714 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

pagal 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/696, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių, atsižvelgiant į COVID-19 pandemiją, 9 straipsnio 1c dalį, 21a straipsnio 5 dalį ir 24a straipsnio 4 dalį

1 Turinys

1 Įvadas 2
2 Pagalbos priemonių aprašymas 3
2.1 Priemonės, susijusios su laikinosiomis licencijomis oro susisiekimui vykdyti 3
2.2 Su COVID-19 pandemija susijusios neatidėliotinos priemonės (skrydžių apribojimai) 4
2.3 Laikinosios antžeminių paslaugų taisyklės. Sutartys 4
2.4 Laikinosios antžeminių paslaugų taisyklės. Atrankos procedūra 4
3 Atitinkamų laikotarpių pratęsimo sąlygos 5
3.1 Nuolatinis oro eismo lygio mažėjimas 2019–2020 m. (atitinkamas laikotarpis) 6
3.2 Oro eismas sumažėjo dėl COVID-19 pandemijos 8
3.3 Tikėtina, kad artimoje ateityje oro eismas ir toliau mažės 9
3.4 Dėl sumažėjusio oro eismo nutrūko antžeminių paslaugų teikimas arba kilo sunkumų antžeminių paslaugų teikėjams gauti finansavimą 11
3.5 Sprendžiant užsitęsusios COVID-19 pandemijos problemą skrydžių riboti nebereikia 12
4 Išvada 14

1 Įvadas

Nuo 2020 m. pradžios COVID-19 pandemija padarė didžiulį neigiamą poveikį oro transportui Europoje ir visame pasaulyje. Dėl su sveikata susijusių ir kelionių apribojimų, kuriuos valstybės narės ir trečiosios šalys nustatė reaguodamos į pandemiją, labai sumažėjo vartotojų paklausa ir pasitikėjimas, o tai savo ruožtu lėmė rekordinį ir ilgalaikį oro eismo Europoje sumažėjimą[1].

2020 m. kovo–balandžio mėn. Europos oro erdvėje vykdomų skrydžių skaičius sumažėjo net 90 proc., palyginti su tuo pačiu laikotarpiu 2019 m.[2] 2020 m. kovo 1 d. Europos oro uostuose vis dar buvo aptarnauta daugiau kaip 5 mln. keleivių, tačiau iki 2020 m. kovo 31 d. šis skaičius sumažėjo iki vos 174 000 (97,1 proc. mažiau nei tą pačią dieną 2019 m.). Nuo 2020 m. rugpjūčio 2 d. šis skaičius yra sumažėjęs maždaug 70 proc., palyginti su ta pačia diena 2019 m[3]. Poveikis krovinių vežimui yra mažesnis – rugpjūčio mėn. krovinių vežimo tonkilometrių skaičius buvo mažesnis 19 proc.[4] 2020 m. spalio mėn. ICAO surinktais poveikio ekonomikai vertinimo duomenimis, 2020 m. oro vežėjų siūlomų keleivių vietų skaičius sumažės 50–52 proc., keleivių skaičius – 2 875–2 978 mln., o bendrosios iš keleivių gaunamos veiklos pajamos – 330–340 mlrd. EUR.

Dėl COVID-19 pandemijos kilo sunkumų laikytis tam tikrų Oro susisiekimo paslaugų reglamento[5] ir Antžeminių paslaugų direktyvos[6] nuostatų. Precedento neturintis paklausos sumažėjimas ir didelis atšauktų skrydžių skaičius sukėlė tam tikrų staigių problemų oro vežėjams ir antžemines paslaugas teikiančioms įmonėms. Pirma, oro vežėjai susidūrė su didelėmis likvidumo problemomis, dėl kurių gali būti sustabdytas jų licencijos oro susisiekimui vykdyti galiojimas, ji gali būti panaikinta arba pakeista laikinąja licencija, tam nesant struktūrinio ekonominio poreikio. Antra, antžemines paslaugas teikiančios įmonės, kurių sutartys ir (arba) leidimai nustojo galioti, susidūrė su dideliais sunkumais siekdamos gauti finansavimą. Trečia, dėl antžemines paslaugas teikiančių įmonių finansinės rizikos oro uostai atsidūrė pažeidžiamoje padėtyje, kai bankroto atveju jie galėtų prarasti vienintelį antžeminių paslaugų teikėją.

Be to, COVID-19 užkrato arba mirties atvejų skaičius ir tai, kad tai buvo nežinoma liga, paskatino daugelį valstybių narių, bandančių sustabdyti arba sulėtinti ligos plitimą, pagal Oro susisiekimo paslaugų reglamento 21 straipsnį nustatyti ES vidaus skrydžių apribojimus, o tai dėl beprecedentės krizės trukmės ir taikomų procedūrinių taisyklių valstybėms narėms ir Komisijai sudarė sunkią ir nereikalingą administracinę naštą.

Todėl, atsižvelgdami į COVID-19 pandemiją, 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė Reglamentą (ES) 2020/696, kuriuo iš dalies keičiamas Oro susisiekimo paslaugų reglamentas, kad būtų sprendžiamos pirmiau minėtos problemos ir paveiktiems

---

1 Pasaulio sveikatos organizacija 2020 m. sausio 30 d. paskelbė apie tarptautinio masto ekstremaliąją visuomenės sveikatos situaciją, o kovo 11 d. – apie pandemiją (žr. 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 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija), OL L 293, 2008 10 31, p. 3–20.

6 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką,
OL L 272, 1996 10 25, p. 36–45.

suinteresuotiesiems subjektams, valstybėms narėms ir Komisijai būtų suteiktas būtinas atleidimas nuo tam tikrų administracinių taisyklių laikymosi, o paveikto sektoriaus suinteresuotiesiems subjektams būtų užtikrintos geresnės finansinės perspektyvos.

Pagal Oro susisiekimo paslaugų reglamento 9 straipsnio 1c dalį, 21a straipsnio 5 dalį ir 24a straipsnio 4 dalį Komisija nuolat stebi padėtį, kad būtų tenkinami reglamente nustatyti kriterijai[7].

Pagal tuos pačius straipsnius, remdamasi turima informacija ir duomenimis, Komisija iki 2020 m. lapkričio 15 d. Europos Parlamentui ir Tarybai turi pateikti suvestinę ataskaitą ir prireikus priimti deleguotuosius aktus, kuriais pratęsiami laikinų nuostatų taikymo laikotarpiai. Tie deleguotieji įgaliojimai Komisijai suteikti vienų metų laikotarpiui nuo 2020 m. gegužės 28 d.

Šioje suvestinėje ataskaitoje padėtis vertinama remiantis iš Eurokontrolės surinktais duomenimis ir iš atrinktų ES oro vežėjų gautais skrydžių atšaukimo ir apkrovos koeficientų duomenimis. Ji taip pat grindžiama Europos ligų prevencijos ir kontrolės centro (ECDC) paskelbtais įrodymais ir duomenimis apie užsitęsusią COVID-19 pandemiją. 2020 m. liepos–rugpjūčio mėn. Komisija dėl priemonių įgyvendinimo ir nuolatinės jų būtinybės taip pat konsultavosi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, t. y. valstybėmis narėmis ir organizacijomis, atstovaujančiomis oro transporto bendrovėms, oro uostams ir antžeminių paslaugų teikėjams.

2 Pagalbos priemonių aprašymas

2.1 Priemonės, susijusios su laikinosiomis licencijomis oro susisiekimui vykdyti

Pagal Oro susisiekimo paslaugų reglamento 9 straipsnio 1 dalį valstybių narių kompetentingos licencijas išduodančios institucijos turi atšaukti finansinių sunkumų patiriančiam ES oro vežėjui išduotą licenciją oro susisiekimui vykdyti arba sustabdyti jos galiojimą ir gali ją pakeisti laikinąja licencija oro susisiekimui vykdyti.

Kilus COVID-19 pandemijai, Sąjungos oro vežėjai, kurie iki pandemijos neturėjo finansinių sunkumų, susidūrė su likvidumo problemomis, dėl kurių gali būti sustabdytas jų licencijos oro susisiekimui vykdyti galiojimas, ji gali būti atšaukta arba pakeista laikinąja licencija, tam nesant struktūrinio ekonominio poreikio. Laikinosios licencijos išdavimas galėtų būti vertinamas kaip neigiamas signalas rinkai apie oro vežėjo gebėjimą išlikti, o tai savo ruožtu paaštrintų bet kokias finansines problemas, kurios kitu atveju būtų laikinos.

Todėl Reglamentu (ES) 2020/696 kompetentingoms licencijas išduodančioms institucijoms leista nuo 2020 m. kovo 1 d. iki gruodžio 31 d. neatšaukti licencijos oro susisiekimui vykdyti arba nesustabdyti jos galiojimo, jeigu per tą laikotarpį buvo atliktas finansinio gyvybingumo vertinimas ir jeigu nekilo pavojus saugai, taip pat jei galima realiai numatyti, kad per kitus 12 mėnesių įmanoma atlikti pakankamą finansinį pertvarkymą.

[7] Šie kriterijai nustatyti 9 straipsnio 1b dalyje, 21a straipsnio 4 dalyje ir 24a straipsnio 3 dalyje ir išvardyti 4 skirsnyje.

2.2 Su COVID-19 pandemija susijusios neatidėliotinos priemonės (skrydžių apribojimai)

Pagal Oro susisiekimo paslaugų reglamento 21 straipsnį valstybė narė gali atsisakyti suteikti teisę naudotis skrydžių teisėmis, tas teises apriboti arba jomis besinaudojantiesiems nustatyti sąlygas, kad būtų išspręstos netikėtos trumpalaikės problemos, kylančios dėl nenumatytų ir neišvengiamų aplinkybių. Imantis minėtų veiksmų turi būti paisoma proporcingumo ir skaidrumo principų ir tie veiksmai turi būti pagrįsti objektyviais bei nediskriminaciniais kriterijais.

Siekiant užtikrinti, kad įgyvendinant tokius veiksmus būtų laikomasi proporcingumo, skaidrumo principų ir objektyvių bei nediskriminacinių kriterijų, Komisija ir kitos valstybės narės turėtų būti nedelsiant informuojamos apie tokius veiksmus, kartu pateikiant tinkamą jų pagrindimą. Be to, jei problemos, dėl kurių reikia imtis tokių veiksmų, išlieka ilgiau kaip 14 dienų, valstybė narė privalo apie tai atitinkamai pranešti Komisijai ir kitoms valstybėms narėms ir, Komisijai sutikus, gali pratęsti šiuos veiksmus kitiems, ne ilgesniems kaip 14 dienų laikotarpiams. Komisija savo pritarimą pratęsimo laikotarpiams patvirtina sprendimu.

21 straipsniu sprendžiamos trumpalaikės problemos, o per ankstyvuosius COVID-19 protrūkio etapus įgyta patirtis parodė, kad jis nebuvo pritaikytas prie COVID-19 krizės, kuri, kaip tikėtais, turėjo trukti keletą mėnesių, todėl Komisijai ir valstybėms narėms buvo užkrauta nereikalinga administracinė našta.

Todėl Reglamentu (ES) 2020/696 nustatyta laikina nuo 2020 m. kovo 1 d iki gruodžio 31 d. galiojanti nuo 21 straipsnyje nustatytų procedūrinių reikalavimų nukrypti leidžianti nuostata. Pagal šią nukrypti leidžiančią nuostatą valstybės narės be Komisijos sutikimo gali toliau taikyti laikiną, pagrįstą ir proporcingą neatidėliotiną priemonę, skirtą kovai su COVID-19 pandemija, jei ji atitinka proporcingumo ir skaidrumo principus ir yra pagrįsta objektyviais ir nediskriminaciniais kriterijais.

2.3 Laikinosios antžeminių paslaugų taisyklės. Sutartys

Pagal Antžeminių paslaugų direktyvos 6 straipsnio 2 dalį ir 9 straipsnį valstybės narės gali apriboti antžeminių paslaugų teikėjų skaičių oro uostuose. Tokiais atvejais paslaugų teikėjai turi būti atrenkami ne ilgesniam kaip septynerių metų laikotarpiui. Dėl COVID-19 pandemijos oro transporto veikla staiga precedento neturinčiu mastu sumažėjo, todėl antžeminių paslaugų teikėjai patyrė didelių finansinių sunkumų. Tad paslaugų teikėjai, kurių sutartys baigia galioti krizės laikotarpiu arba iki metų, einančių po krizės pradžios, pabaigos, negali savo kreditoriams suteikti pakankamos tvarumo garantijos, kuri yra vienas iš kriterijų paskolai gauti, ir dėl to jiems gali būti sunku gauti finansavimą.

Dėl šios priežasties Reglamente (ES) 2020/696 nustatyta, kad paslaugų teikėjų sutartys, kurios baigia galioti nuo 2020 m. gegužės 28 d. iki 2021 m. gruodžio 31 d., gali būti pratęstos iki 2022 m. gruodžio 31 d.

2.4 Laikinosios antžeminių paslaugų taisyklės. Atrankos procedūra

Antžeminių paslaugų direktyvos 11 straipsnio 1 dalies e punkte nustatyta, kad tuo atveju, kai antžeminių paslaugų teikėjas nutraukia savo veiklą nepasibaigus laikotarpiui, kuriam jis buvo atrinktas konkurso tvarka pagal tą straipsnį, jis pakeičiamas taikant tą pačią tvarką.

COVID-19 pandemija gali lemti antžeminių paslaugų teikėjų nemokumą, dėl kurio jų veikla gali būti nutraukta. Oro uostuose, kuriuose paslaugų teikėjų skaičius yra ribotas, gali

susidaryti tokia padėtis, kai vienas ar keli paslaugų teikėjai nustos teikti paslaugas anksčiau, nei pagal įprastą tvarką, nustatytą Antžeminių paslaugų direktyvos 11 straipsnio 1 dalyje, galės būti atrinktas naujas paslaugų teikėjas. Siekiant užtikrinti paslaugos tęstinumą, šį paslaugų teikėją reikėtų skubiai pakeisti.

Todėl Reglamentu (ES) 2020/696 oro uostą valdančiai įstaigai leidžiama nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. tiesiogiai pasirinkti paslaugų teikėją, kuris teiktų paslaugas ne ilgiau kaip šešis mėnesius arba iki 2020 m. gruodžio 31 d., atsižvelgiant į tai, kuris laikotarpis yra ilgesnis.

3 Atitinkamų laikotarpių pratęsimo sąlygos

Pagal Reglamentą (ES) 2020/696 Komisijai suteikiami deleguotieji įgaliojimai pratęsti 3.1–3.5 dalyse nurodytų atitinkamų išimtinių priemonių taikymo laikotarpius. Toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiamos sąlygos, kurių reikia laikytis.

	Oro eismo lygis, palyginti su eismo lygiu atitinkamu 2019 m. laikotarpiu, toliau mažėja	Oro eismas sumažėjo dėl COVID-19 pandemijos protrūkio	Tikėtina, kad artimoje ateityje oro eismas toliau mažės	Antžeminių paslaugų teikimo nutraukimas arba sunkumai gauti finansavimą antžeminių paslaugų teikėjams Sąjungos oro uostuose	Užsitęsusi COVID-19 pandemija	Tikėtina, kad po 2020 m. gruodžio 31 d. valstybėms narėms bus būtina apriboti naudojimąsi skrydžių teisėmis arba nustatyti naudojimosi jomis sąlygas
Priemonės, susijusios su laikinomis licencijomis oro susisiekimui vykdyti (9 straipsnio 1b dalis)	x	x	x			
Neatidėliotinos priemonės (skrydžių apribojimas), susijusios su COVID-19 pandemija (21a straipsnio 4 dalis)					x	x
Laikinosios antžeminių paslaugų taisyklės. Sutartys (24a straipsnio 3 dalis)	x	x	x	x		
Laikinosios antžeminių paslaugų taisyklės.	x	x	x	x		

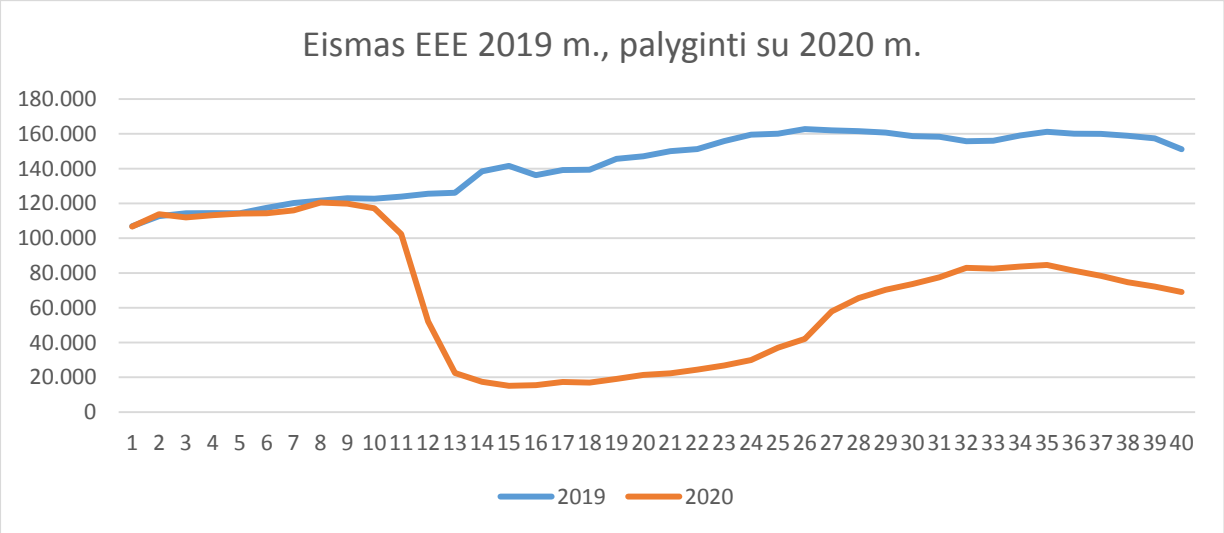
Atrankos procedūra (24a straipsnio 3 dalis)						

3.1 Nuolatinis oro eismo lygio mažėjimas 2019–2020 m. (atitinkamas laikotarpis)

Šioje ataskaitoje duomenys apie oro eismo lygį, laiko tarpsnių taikymą, apkrovos koeficientą ir atšauktus skrydžius per tam tikrą 2020 m. savaitę buvo lyginami su 2019 m. tos pačios savaitės duomenimis.

Eurokontrolės duomenimis, 2020 m. 11-ą savaitę oro eismas EEE pradėjo mažėti ir sumažėjo 17 proc., palyginti su ta pačia savaite 2019 m. 12-ą ir 13-ą savaitėmis jis toliau sparčiai mažėjo ir, palyginti su 2019 m., sumažėjo atitinkamai 59 ir 82 proc. Žemiausi rezultatai buvo 15-ą ir 16-ą savaitėmis (nustatytas 89 proc. sumažėjimas). Po to oro eismas pradėjo laipsniškai didėti, tačiau 2020 m. birželio 22 d. (26-ąją savaitę) jo lygis siekė tik 26 proc. 2019 m. lygio, t. y., palyginti su ankstesniais metais, oro eismas sumažėjo 74 proc. 2020 m. rugpjūčio mėn. (32–36 savaitėmis) oro eismo lygis pasiekė 53 proc., palyginti su 2019 m. rugpjūčio mėn. lygiu, tačiau 2020 m. rugsėjo mėn. pradžioje jis vėl pradėjo kristi ir mėnesio pabaigoje siekė 46 proc., palyginti su tuo pačiu laikotarpiu 2019 m.

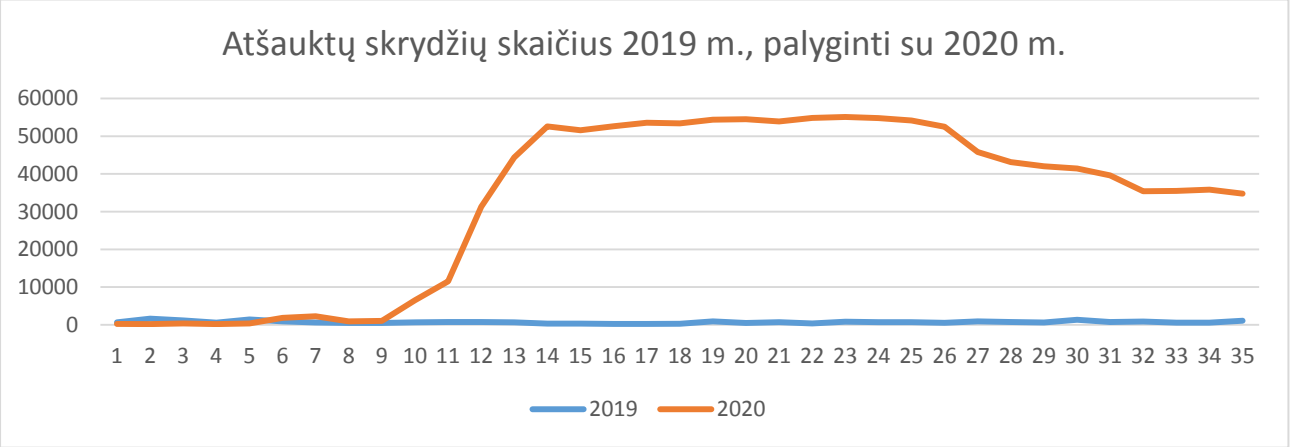
1.1 diagrama



(Šaltinis: Eurokontrolė)

Sumažėjus eismui, labai padaugėjo, palyginti su tuo pačiu laikotarpiu 2019 m., skrydžių atšaukimo atvejų (1.2 diagrama). Atšauktų skrydžių skaičius didėja nuo 9-os savaitės, o nuo 11-os savaitės – dar sparčiau.

1.2 diagrama

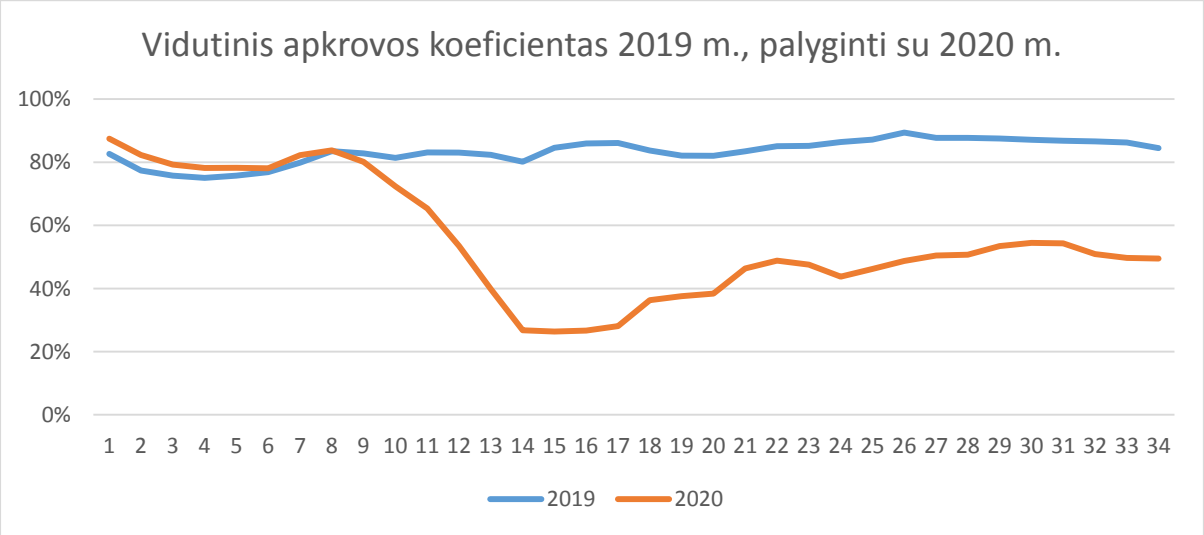


Šaltinis: Komisijos iš oro vežėjų surinkti duomenys[8]

Tuo laikotarpiu dešimties Europos oro vežėjų, kurie pateikė duomenis Komisijai, vidutinis apkrovos koeficientas sumažėjo nuo 80 proc. 9-ą savaitę iki 26 proc. 15-ą savaitę. Ne tik oro vežėjai mažiau skraido, bet ir likusių kelių skrydžių bilietai lieka neišpirkti.

Iki 23-ios savaitės, kai buvo iš esmės atnaujintos kelionės oro transportu ES viduje, vidutinis apkrovos koeficientas padidėjo iki 44 proc., o rugpjūčio mėn. viduryje – iki 56 proc. Tą pačią 2019 m. savaitę tų pačių oro vežėjų vidutinis apkrovos koeficientas svyravo nuo 75 proc. (4-ą savaitę) iki 89 proc. (26-ą savaitę).

1.3 diagrama



Šaltinis: Komisijos iš oro vežėjų surinkti duomenys[9]

[8] Šeši pagrindiniai Europos oro vežėjai (tradiciniai, pigių skrydžių ir regioniniai) pateikė Komisijai laiko tarpsnių panaudojimo duomenų rinkinį. Skaičiai rodo panaudotų laiko tarpsnių skaičių, palyginti su laiko tarpsniais, turėtais prieš sezono pradžią (ankstesni pagrindiniai duomenys). 6 pagrindiniai Europos oro vežėjai (tradiciniai, pigių skrydžių ir regioniniai) pateikė Komisijai atšauktų skrydžių duomenų rinkinį.

[9] 6 pagrindiniai Europos oro vežėjai (tradiciniai, pigių skrydžių ir regioniniai) pateikė Komisijai apkrovos koeficientų duomenų rinkinį.

3.2 Oro eismas sumažėjo dėl COVID-19 pandemijos

Daugelis šalių reagavo į COVID-19 pandemiją paskelbdamos draudimus ir kelionių apribojimus, iš kurių kai kurie tebegalioja[10]. Tai turėjo didelį poveikį ES vidaus ir tarptautinėms kelionėms oro transportu, nes dėl apribojimų, kuriuos taikant leidžiamos tik būtinos kelionės, paklausa sumažėjo iki tokio lygio, kad skrydžiai dauguma maršrutų nebegali būti vykdomi komerciniais tikslais[11].

Siekdamos užkirsti kelią tolesniam COVID-19 plitimui arba jį sustabdyti, kai kurios valstybės narės anksti pradėjo taikyti ES vidaus skrydžių apribojimus. Siekdama skatinti tolesnį krovinių vežimo paslaugų teikimą, Komisija priėmė gaires dėl krovinių vežimo oro transportu palengvinimo COVID-19 pandemijos metu[12]. Daugiausia keleivinių skrydžių tarp valstybių narių buvo uždrausta 2020 m. kovo 20–26 d. laikotarpiu, per kurį skrydžių draudimus nustatė 20 valstybių narių. Vėliau šis skaičius lėtai mažėjo: 2020 m. kovo 31 d. skrydžių draudimai buvo taikomi 16 valstybių narių, o balandžio 6 d. – 14 valstybių narių. Įsigaliojus procedūrinei išimčiai, skrydžių apribojimus nustatė 11 valstybių narių. Liepos 7 d. duomenimis, skrydžius į kelias konkrečias valstybes nares, kuriose COVID-19 atvejų skaičius didesnis, uždraudė septynios valstybės narės. Rugsėjo mėn. pabaigoje skrydžių draudimus vis dar taikė keturios valstybės narės (žr. 4 skirsnį).

Kalbant apie skrydžius už ES ribų, 2020 m. kovo 16 d. Komisija priėmė komunikatą[13], kuriame rekomendavo vienam mėnesiui laikinai apriboti nebūtinas keliones iš trečiųjų šalių į ES+ erdvę[14]. 2020 m. kovo 17 d. ES valstybių ar vyriausybių vadovai susitarė laikinai apriboti nebūtinas keliones. Jas taip pat apribojo keturios Šengeno asocijuotosios valstybės. Šis apribojimas buvo kelis kartus pratęstas.

Vasarą valstybės narės pradėjo iš naujo nustatyti kelionių apribojimus ES. 2020 m. rugsėjo 4 d. Komisija priėmė pasiūlymą dėl Tarybos rekomendacijos[15], kuria siekiama užtikrinti, kad visos priemonės, kurių imasi valstybės narės ir kuriomis ribojamas laisvas judėjimas dėl COVID-19 pandemijos, būtų koordinuojamos ir apie jas būtų aiškiai pranešama ES lygmeniu. Komisijos pasiūlyme nustatytos keturios pagrindinės sritys, kuriose valstybės narės turėtų glaudžiau bendradarbiauti, pavyzdžiui, bendri kriterijai ir ribos, kuriuos valstybės narės turi taikyti spręsdamos, ar nustatyti kelionių apribojimus, bendra priemonių, taikomų keliautojams iš didelės rizikos zonų, sistema ir aiškus bei savalaikis visuomenės informavimas apie bet kokius apribojimus.

Be reguliavimo aplinkos, dar vienas svarbus veiksnys, darantis poveikį eismo lygiui ir rodantis ryšį tarp oro eismo sumažėjimo ir COVID-19 protrūkio, yra vartotojų pasitikėjimas. Apie tai dar neturima daug duomenų. Airijos centrinis statistikos biuras atliko keleivių pasitikėjimo keliaujant lėktuvu tyrimą. Beveik keturi iš penkių (78,0 proc.) respondentų teigė, kad svarstydami apie galimybę vykti į tarptautinę kelionę lėktuvu jaučiasi nejaukiai arba labai

[10] Vis dar taikomų priemonių apžvalga pateikta https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_lt.

[11] Tai rodo sumažėjęs eismas, kaip aprašyta 3.1 skirsnyje, ir priežastis, dėl kurios visų pirma buvo nustatyta išimtis.

[12] Europos Komisijos gairės „Krovinių vežimo oro transportu supaprastinimas COVID-19 protrūkio metu“, priimtos 2020 m. kovo 26 d., https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010_en.pdf.

[13] COM(2020) 115, 2020 m. kovo 16 d.

[14] ES+ erdvė apima visas Šengeno valstybes nares (taip pat Bulgariją, Kroatiją, Kiprą ir Rumuniją) ir keturias Šengeno asocijuotąsias valstybes.

[15] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0499&qid=1605018308894&from=LT.

nejaukiai[16]. Kaip matoma iš naujausių duomenų, kai kuriose valstybėse narėse nekoordinuotai ir dažnai nenuspėjamai vėl pradėjus taikyti pasienio ir karantino priemones vartotojų pasitikėjimas dar labiau sumažėjo, o dėl šios priežasties kelionių mastas sumažėjo gerokai daugiau nei dėl tiesioginio faktinių apribojimų poveikio.

Iš reguliariai skelbiamų IATA ekonominių krizės ataskaitų matyti, kad nuo 2020 m. vasario mėn. rezervuojamų bilietų skaičius, palyginti su ankstesniais metais, vis labiau mažėjo maždaug iki balandžio mėn. vidurio. Nuo to laiko rezervuojamų bilietų skaičius iš dalies padidėjo, tačiau 2020 m. birželio mėn. pabaigoje tebebuvo sumažėję 82 proc. Atrodo, kad didėjantis naujų atvejų skaičius ir mažėjantis rezervuojamų bilietų skaičius yra tarpusavyje susiję[17]. Be to, nuo COVID-19 protrūkio IATA užsakymu atliekami reguliarūs keleivių pasitikėjimo tyrimai. Balandžio mėn. apie 60 proc. respondentų nurodė, kad pandemijai nuslūgus per kelis mėnesius veikiausiai vėl pradėtų keliauti. Birželio mėn. šis rodiklis sumažėjo iki 45 proc. Rugsėjo mėn. daugiau nei pusė respondentų nurodė, kad prieš pradėdami vėl keliauti lauktų nuo 6 mėnesių iki metų. Taigi noras skristi tebėra nedidelis ir manoma, kad jis toks išliks ir ateinančiais mėnesiais. Be to, vienas iš pagrindinių atgrasančių veiksnių yra privalomo karantino paskirties vietoje rizika. 83 proc. respondentų nurodė, kad jie nekeliaus, jei yra karantino galimybė atvykus.

Iš to, kas išdėstyta pirmiau, matoma, kad sumažėjęs oro eismas ir COVID-19 protrūkis yra glaudžiai tarpusavyje susiję.

3.3 Tikėtina, kad artimoje ateityje oro eismas ir toliau mažės

Dabartinėmis aplinkybėmis numatyti tikslią oro eismo lygio raidą yra sunku, tačiau iš turimų prognozių matyti, kad oro eismas 2021 m. ir toliau mažės, o iki COVID pandemijos buvęs lygis bus užtikrintas ne anksčiau kaip 2024 m.[18] Veiksniai, kurie turės įtakos oro eismo lygio raidai, yra skrydžių ir kelionių apribojimai, vartotojų elgsena rezervuojant bilietus ir šiam sektoriui nustatytos sveikatos apsaugos reguliavimo priemonės. Jie yra glaudžiai susiję su tikimybe, kad atvejai gali pasikartoti, ir su tuo, kad nėra vakcinos. Visų prognozių atveju esama daug netikrumo.

Remiantis Eurokontrolės duomenimis[19], manoma, kad bendras numatytų skrydžių skaičius Europoje vėl laipsniškai mažės. Po to, kai 2020 m. balandžio mėn. buvo pasiektas žemiausias taškas, rugpjūčio mėn. užfiksuotas nedidelis atsigavimas (oro eismo lygis pakilo iki 51 proc.), tačiau jis nebuvo tvarus. Numatoma, kad 2021 m. sausio mėn. skrydžių skaičius bus 60 proc. (o ne 20 proc., kaip prognozuota pagal ankstesnį scenarijų) mažesnis nei 2019 m. Šiame scenarijuje daroma prielaida, kad valstybių narių atsakas į tarpvalstybines keliones oro transportu tebebus nekoordinuojamas, kad keleivių paklausa išliks itin maža dėl neapibrėžtumo, nenuspėjamumo ir painiavos, susijusių su apribojimais ir (arba) karantino priemonėmis COVID-19 sąlygomis, ir kad oro transporto bendrovės toliau mažins pajėgumus, atsižvelgdamos į labai mažą iš anksto rezervuojamų bilietų skaičių.

---

16 https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions. Pažymėtina, kad tuo metu, kai buvo atliekamas tyrimas, Airijoje visiems tarptautiniams keliautojams, atvykstantiems į šią šalį, buvo taikomas karantinas, o tai turėjo įtakos tam, kaip visuomenė suvokia skrydžių saugą.

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

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

19 Žr. naujausią Eurokontrolės 2020 m. rugsėjo mėn. parengtą „Dabartinės padėties scenarijų“, https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf.

Eurokontrolės duomenimis, 2021 m. vasario mėn. eismas turėtų pamažu didėti, bet vis dar būtų 50 proc. mažesnis nei 2020 m. vasario mėn.

2020 m. rugsėjo 29 d.[20] savo ekonominės prognozės rodiklius sumažino ir IATA. Dabar numatoma, kad 2020 m. pasaulio mastu už kelionę mokančių keleivių kilometrai[21] sumažės 66 proc., palyginti su 2019 m., o 2020 m. gruodžio mėn. – 68 proc., palyginti su 2019 m. gruodžio mėn. – 2020 m. liepos mėn. prognozuota, kad šis rodiklis sumažės 55 proc.

Kalbant apie kelionių apribojimus, Komisija rekomendavo[22] Šengeno valstybėms narėms ir Šengeno asocijuotosioms valstybėms iki 2020 m. birželio 15 d. panaikinti vidaus sienų kontrolę. Dauguma valstybių narių, kurios anksčiau dėl COVID-19 pandemijos buvo įvedusios vidaus sienų kontrolę, atsižvelgė į rekomendaciją, todėl reguliaraus komercinio keleivinio transporto srautai suintensyvėjo (žr. 1.1 diagramą). Kalbant apie nebūtinų kelionių į Sąjungą apribojimą, Tarybos rekomendacijoje[23] rekomenduota nuo 2020 m. liepos 1 d. panaikinti apribojimus, taikomus nebūtinoms kelionėms iš trečiųjų šalių, įtrauktų į pradinį sąrašą, kuris turi būti reguliariai peržiūrimas.

Vis dėlto, nors buvo tikimasi, kad Europoje vasaros laikotarpiu oro eismas toliau intensyvės dėl sušvelnintų priemonių ir panaikintų apribojimų atsižvelgiant į susirgimo atvejų mažėjimo visoje Europoje tendencijas, 2020 m. vasarą daugelyje EEE šalių vėl pranešta apie didėjantį COVID-19 atvejų skaičių[24]. Be to, remiantis istoriniu precedentu, pandemijos plinta keliomis bangomis. Dėl to oro eismas gali vėl sumažėti.

Kalbant apie būsimą oro eismo paklausą ir vartotojų pasitikėjimą, suinteresuotieji subjektai (oro transporto bendrovės, kelionių agentūros, kompiuterinių rezervavimo sistemų administratoriai), su kuriais Komisijos tarnybos susisiekė visų pirma rengdamos apibendrinamąją ataskaitą dėl laiko tarpsnių[25], teigė, kad parengti prognozes po 2020–2021 m. žiemos skrydžių sezono labai sunku. Nors iki COVID-19 oro transporto bendrovės jau galėjo pasiūlyti kitų metų tvarkaraščius, šiuo metu joms sunku numatyti kito sezono tvarkaraščius. Oro transporto bendrovės nuolat peržiūri skrydžių tvarkaraščius, siekdamos reaguoti į nenuspėjamus kelionių ar skrydžių apribojimų pokyčius ir sunkiai prognozuojamą keleivių paklausą[26].

Nors ES vidaus skrydžiams rezervuojamų bilietų skaičius 2020 m. vasarą pradėjo didėti, rugpjūčio mėn. keleivių srautas Europos oro uostų tinkle nustojo didėti ir tai įvyko

---

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

21 Už kelionę mokančių keleivių kilometrai – oro transporto sektoriaus parametras, rodantis už kelionę mokančių keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičių. Jis apskaičiuojamas už kelionę mokančių keleivių skaičių padauginus iš viso nuvažiuoto atstumo.

22 COM(2020) 399 *final*.

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

24 https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-rapid-risk-assessment-20200810.pdf. 2020 m. rugpjūčio 10 d. ECDC pranešė apie bendrą didesnio COVID-19 plitimo riziką visose ES ir EEE šalyse.

25 COM(2020) 558 *final*.

26 Kadangi vartotojų elgsenos, ligos raidos ir švelnesnio laiko tarpsnių naudojimo taisyklių taikymo tendencijos nėra aiškios, oro transporto bendrovės turi planuoti ir pasirengti keliems scenarijams. Dėl to priimami neoptimalūs sprendimai dėl infrastruktūros, darbo jėgos ir rinkodaros išlaidų. Net ir įprastais metais žiemos sezonas oro transporto bendrovėms yra sunkesnis, nes jos didžiąją savo pelno dalį paprastai gauna vasaros sezonu. Šiais metais be pelningo vasaros sezono metu sukaupto rezervo oro transporto bendrovių žiemos ir vėlesnės perspektyvos atrodo sudėtingos.

greičiausiai dėl to, kad kelios valstybės vėl pradėjo taikyti kelionių apribojimus[27]. Skrydžiams už ES ribų rezervuojamų bilietų skaičius buvo dar mažesnis. Iš naujausios IATA informacijos apie pasaulines kelionių oro transportu perspektyvas matyti, kad ketvirtąjį ketvirtį, palyginti su 2020 m. trečiuoju ketvirčiu, keleivių rezervuojamų bilietų skaičius mažesnis[28].

Kalbant apie kitas sveikatos srities reglamentavimo priemones, taikomas įgyvendinant išeities iš krizės strategiją, aviacijos sektoriuje taikomos sanitarinės priemonės, plačiai pagrįstos EASA ir ECDC gairėmis[29]. Keleivių ir skrydžių, kuriuos gali aptarnauti oro uostai, skaičius gali sumažėti, palyginti su prieš protrūkį buvusia padėtimi, dėl atstumo laikymosi ir viešųjų erdvių dezinfekcijos priemonių taikymo. Dėl jų gali laikinai arba ilgam laikui sumažėti, palyginti su padėtimi iki COVID-19, faktiniai oro uostų pajėgumai. Kita vertus, šios priemonės gali padėti, nors ir ribotai, atkurti vartotojų pasitikėjimą.

Todėl šiuo metu oro transporto bendrovės vėl laipsniškai mažina rinkoje siūlomus pajėgumus. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, galima teigti, kad 2020 m. keleivinio oro transporto lygis nepasieks net pusės 2019 m. lygio. Vidaus rinkos atsigaus greičiau nei tarptautinės rinkos. ICAO tikisi, kad 2020 m. Europoje siūlomų vietų skaičius tarptautinio keleivių vežimo sektoriuje sumažės 52–58 proc., o vidaus skrydžių sektoriuje – 33–36 proc.[30]

Taigi perspektyva po 2020 m. yra labai miglota, o atsižvelgiant į tai, kad susirgimo COVID-19 atvejų vėl daugėja ir reikia toliau taikyti sanitarines plitimo valdymo priemones galima daryti išvadą, kad keleivinis oro eismas 2019 m. lygio gali nepasiekti kelerius metus, net darant prielaidą, kad COVID-19 vakcina taps prieinama 2021 m.

3.4 Dėl sumažėjusio oro eismo nutrūko antžeminių paslaugų teikimas arba kilo sunkumų antžeminių paslaugų teikėjams gauti finansavimą

Remiantis Komisijos turima informacija, antžemines paslaugas teikiančios įmonės labai nukentėjo nuo COVID-19 pandemijos ir dėl pirmiau minėto oro eismo sumažėjimo. Daugelis antžeminių paslaugų teikėjų susidūrė su finansiniais sunkumais – apie tai byloja grupės „Swissport“ pradėta restruktūrizacija ir naujienos apie finansinius sunkumus, su kuriais susidūrė jos patronuojamosios įmonės[31], 800 įmonės „Wisag“ darbuotojų Vokietijoje atleidimas[32], pagalbos paketo suteikimas įmonei „Aviapartner Belgium“ ir įmonės „Malév Ground Handling“ veiklos nutraukimas[33]. Tai rodo, kad dėl sumažėjusio oro eismo nutrūksta

---

27 Oro transporto bendrovės atkreipia dėmesį į tai, kad vartotojų bilietų rezervavimo įpročiai pasikeitė. Anksčiau vartotojai rezervuodavo bilietus prieš keletą mėnesių, o dabar, sumažėjus nuspėjamumui ir pasitikėjimui keliaujant, rezervuojama daug vėliau. Iš IATA pateiktos informacijos matoma, kad šiuo metu apie 60 proc. rezervacijų atliekama per 2 savaites iki skrydžio, o tuo pačiu laikotarpiu 2019 m. daugiau kaip 60 proc. rezervacijų buvo atliekama anksčiau nei prieš 20 ir ne vėliau nei prieš 11 dienų.

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 Pvz., įmonė „Swissport Belgium“ nutraukė savo veiklą, įmonė „Swissport Finland“ paskelbė, kad reikia atleisti iki 700 iš 1 350 darbuotojų (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488), o įmonė „Swissport Western Europe“ svarsto galimybę panaikinti apie 4 500 darbo vietų Jungtinėje Karalystėje ir Airijoje (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.

antžeminių paslaugų teikimas ir antžeminių paslaugų teikėjams kyla sunkumų gauti finansavimą.

Remiantis oro eismo lygio iki 2021 m. gruodžio mėn. pabaigos prognozėmis, tikėtina, kad antžeminių paslaugų teikimą prieš rinkai atsigaunant po COVID-19 pandemijos sukeltos krizės turės nutraukti daugiau antžeminių paslaugų teikėjų[34]. Esama realaus pavojaus, kad per 2021 m. gali bankrutuoti dar daugiau antžeminių paslaugų teikėjų. Labai tikėtina, kad dėl tokių bankrotų gali staiga nutrūkti antžeminių paslaugų teikimas. Taigi oro uostai gali atsidurti tokioje padėtyje, kai jiems tektų per labai trumpą laiką rasti alternatyvų antžeminių paslaugų teikėją. Briuselio oro uosto atvejis, kai įmonė „Brussels Airport Company“ (BAC) sugebėjo skubiai pakeisti antžeminių paslaugų teikėją po to, kai įmonė „Swissport Belgium“ nutraukė veiklą, parodė, kad ši priemonė naudinga[35].

Tačiau antžeminių paslaugų teikėjai, kuriems dėl baigiančių galioti sutarčių sunku gauti finansavimą, gali ir toliau pasinaudoti galimybe jas pratęsti pagal dabartinę nukrypti leidžiančią nuostatą (iki 2022 m. gruodžio 31 d.), kad gautų reikiamus kreditus ir užtikrintų savo veiklos tęstinumą. Be to, pratęsus sutartis oro uostams suteikiama pakankamai laiko rengti papildomų antžeminių paslaugų teikėjų konkursus ir taip padidinti savo atsparumą užsitęsusiam nepastovumui oro transporto sektoriuje.

3.5 Sprendžiant užsitęsusios COVID-19 pandemijos problemą skrydžių riboti nebereikia

Nuo tada, kai buvo priimtas Oro susisiekimo paslaugų reglamento 21a straipsnis, Komisija palaikė glaudžius ryšius su valstybėmis narėmis, visų pirma su civilinės aviacijos institucijomis, kad nuolat stebėtų padėtį. Paaiškėjo, kad skrydžių apribojimai savaime gali nebūti tinkamiausia ir būtiniausia priemonė COVID-19 protrūkiui sustabdyti, kaip paaiškinta toliau.

Per visą reglamento taikymo laikotarpį valstybių narių požiūriai labai skyrėsi[36]. Siekdama užtikrinti skaidrumą, Komisija skelbė iš valstybių narių gaunamą informaciją[37], o Eurokontrolė kasdien skelbė atitinkamų NOTAM pranešimų santraukas[38]. Laikydamasi savo gairių, kaip laipsniškai atkurti transporto paslaugas, susisiekimą ir laisvą judėjimą, kai tik tai bus galima padaryti atsižvelgiant į sveikatos padėtį[39], taip pat atsižvelgdama į EASA ir ECDC priimto

---

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

35 2020 m. birželio 8 d. įmonė „Swissport Belgium“ paskelbė bankrotą, palikdama Briuselio oro uostą verstis turint tik vieną antžeminių paslaugų įmonę. Nuo 2020 m. liepos 1 d. šią paslaugą teikia įmonė „Alyzia SAS“. Kol bus surengta įprasta naujo paslaugų teikėjo atrankos procedūra, šiai Prancūzijos įmonei šešių mėnesių laikotarpiui išduota laikinoji licencija tvarkyti bagažą ir teikti paslaugas orlaivio stovėjimo vietoje. Ji taip pat gali teikti keleivių aptarnavimo (pvz., registracijos) ir valymo paslaugas. Šaltinis: BAC.

36 Kelios valstybės narės pranešė apie draudimus vykdyti visus ES vidaus skrydžius su tam tikromis išimtimis (pvz., išskyrus skubios pagalbos ar repatriacijos skrydžius). Kai kurie draudimai, apie kuriuos pranešta, skirti vienai ar kelioms valstybėms narėms. Septynios valstybės narės nepasinaudojo reglamento 21 arba 21a straipsnyje numatyta galimybe, nes, jų nuomone, ji dėl visuomenės sveikatos priežasčių nereikalinga. Jos teikė pirmenybę priemonėms, kuriomis ribojamos žmonių iš tam tikrų regionų ar šalių galimybės patekti į jų teritoriją arba nustatomos patekimo į ją sąlygos, ir sveikatos apsaugos priemonėms (pvz., testavimui ir kontaktų atsekimui).

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

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html. Pranešimuose lakūnams pateikiama visa informacija apie šalių nustatytas oro susisiekimo paslaugų teikimo sąlygas.

39 Žr. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0515%2804%29&lang1=LT&from=EN&lang3=choose&lang2=choose&_csrf=1d799b88-d19a-4c33-b3bd-e1cd302241f2.

COVID-19 aviacijos sveikatos saugos protokolo[40], kuriame pateikiamos gairės, kaip sudaryti palankesnes sąlygas saugiai ir laipsniškai atkurti keleivinio oro transporto paslaugas, įgyvendinimą, Komisija nuolat ragina civilinės aviacijos institucijas peržiūrėti savo skrydžių draudimus. Todėl valstybės narės laipsniškai panaikina skrydžių apribojimus, kartais pakeisdamos juos kitomis priemonėmis, pavyzdžiui, kelionių apribojimais ir visuomenės sveikatos priemonėmis. Tačiau vasarą kelios valstybės narės, reaguodamos į tai, kad tam tikrose šalyse padaugėjo susirgimo COVID-19 atvejų, pradėjo vėl taikyti skrydžių į kelias valstybes nares draudimus[41].

Pagal Reglamente (ES) 2020/696 nustatytą supaprastintą procedūrą valstybės narės gali imtis neatidėliotinų priemonių, skirtų COVID-19 pandemijos problemai spręsti nepatiriant nereikalingos administracinės naštos, tačiau, atsižvelgiant į didelį neigiamą priemonės poveikį vidaus rinkos veikimui, joms tebetaikomas reikalavimas priemonę tinkamai pagrįsti ir užtikrinti, kad ji būtų proporcinga siekiamam visuomenės sveikatos tikslui.

COVID-19 jau išplito visame pasaulyje ir susirgimo šia liga atvejų nustatyta penkiuose žemynuose. Ankstyvaisiais krizės etapais PSO kartu su Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ir ECDC teigė, kad trumpalaikiai kelionių apribojimai galėtų padėti sustabdyti ligos protrūkį, sulėtindami ligos plitimą. Tačiau iš įrodymų matyti, kad kovojant su pandemijomis daugeliu atvejų asmenų ir prekių judėjimo apribojimas ilgesniu laikotarpiu yra neveiksmingas ir jį taikant gali būti nukreipiami ištekliai nuo kitų intervencinių priemonių[42]. Nors šiandien pandemija ir toliau kelia didelę grėsmę ES šalių visuomenės sveikatai, nuo krizės pradžios įvyko svarbių pokyčių, pavyzdžiui, pagerėjo žinios apie infekcijos perdavimo riziką ir buvo sukurtos kitos diagnostikos ir prevencinės priemonės, kurios suteikia galimybę laipsniškai atkurti transporto paslaugas[43]. Visos valstybės narės taiko kitas – pavyzdžiui, sveikatos ir sanitarines – priemones, kurios atrodo tinkamesnės, veiksmingesnės ir proporcingesnės COVID-19 pandemijai suvaldyti nei patys skrydžių apribojimai[44].

Kelios valstybės narės laikosi nuomonės, kad dėl sunkiai numatomos epidemiologinės padėties gali prireikti vėl nustatyti skrydžių draudimus, o kitos Komisijos konsultacijose dalyvavusios valstybės narės mano, kad esama kitų priemonių ir mechanizmų ligos plitimui apriboti ir kad vienašaliai skrydžių apribojimai trukdytų koordinuotai reaguoti į COVID-19 ir atsigauti. Be to, jos teigia, kad pagal Oro susisiekimo paslaugų reglamento 21 straipsnį valstybėms narėms ir toliau bus leidžiama pagrįstais atvejais imtis būtinų neatidėliotinų priemonių.

Įsigaliojus EASA ir ECDC patvirtintam COVID-19 Aviacijos sveikatos saugos protokolui[45], oro transporto bendrovės mano, kad vienašaliai skrydžių apribojimai nebereikalingi ir galėtų būti panaikinti, nes manoma, kad prieš skrydį taikomos stebėsenos priemonės ir aukštas sveikatos ir saugos lygis orlaivyje yra veiksmingesni ir proporcingesni sprendžiant klausimus dėl keleivių iš šalių, kuriose infekcijos dažnis didelis, nei patys skrydžių draudimai. Vienašaliai

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

[41] 2020 m. spalio 1 d. skrydžius ES viduje vis dar buvo uždraudusios vykdyti keturios valstybės narės.

[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] Žr. EASA ir ECDC Aviacijos sveikatos ir saugos protokolą.

[44] Pasak ECDC, atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu veikia specialios COVID-19 stebėjimo sistemos, taikomos plataus masto visuomenės sveikatos priemonės, o gyventojai nuolat testuojami ir atsekami jų kontaktai, šalys turėtų būti geriau pasirengusios užkirsti kelią bet kokiam naujam užsikrėtimų protrūkiui ir jį kontroliuoti.

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

ES vidaus skrydžių draudimai, pagrįsti šalyse taikomais nevienodais kriterijais, apie kuriuos kartais buvo pranešama vos prieš kelias valandas ir kurie dažniausiai galiojo tik trumpą laikotarpį, sukėlė daug painiavos ir teisinio netikrumo rinkoje, o tai turėjo neigiamą poveikį ne tik vežėjams, bet ir keleiviams, taip pat netiesioginį poveikį antžeminių paslaugų teikėjų ir oro uostų padėčiai. Sektoriaus atstovai mano, kad koordinuotas požiūris ES lygmeniu ir visoje ES vienodai taikomi objektyvūs kriterijai padėtų išvengti painiavos rinkoje[46].

Nors akivaizdu, kad COVID-19 pandemija tęsiasi, pandemijos raida, geresnės žinios apie virusą ir jo epidemiologiją ir visapusiškų sveikatos ir sanitarinių priemonių įgyvendinimas visose valstybėse narėse, regis, nebepateisina būtinybės valstybėms narėms nustatyti pačių ES vidaus skrydžių apribojimų kovojant su COVID-19 pandemija. Todėl 21a straipsnio 4 dalyje nustatyta sąlyga taikyti supaprastintas procedūrines taisykles po 2020 m. gruodžio 31 d. nėra tenkinama.

4 Išvada

Šiuo metu, kai ši ataskaita teikiama Europos Parlamentui ir Tarybai, oro eismo lygis tebėra gerokai mažesnis nei tuo pačiu laikotarpiu 2019 m. Nepaisant to, kad sunku tiksliai numatyti oro eismo atsigavimo trajektoriją, galima pagrįstai tikėtis, kad dėl COVID-19 pandemijos oro eismo ir keleivių paklausos lygis išliks žemas visus 2021 m. Iki COVID pandemijos buvusio lygio nesitikima vėl pasiekti kelerius metus. Tačiau šiuo etapu dar per anksti spręsti, ar pajėgumai po 2021 m. bus toliau panašiai mažinami tokiu dideliu mastu.

Pagrindiniai veiksniai, lemiantys oro eismo atsigavimo spartą, bus nacionaliniai ir nesuderinti keleivių ir skrydžių į tam tikras paskirties vietas ir iš jų apribojimai, karantino reikalavimai, sanitarinės priemonės, kuriomis užtikrinamos saugios kelionės, ir vartotojų pasitikėjimas.

Dėl užsitęsusios COVID-19 pandemijos ir jos poveikio oro eismui tikėtina, kad 2021 m. oro vežėjai ir toliau susidurs su didelėmis likvidumo problemomis, dėl kurių gali būti sustabdytas jų licencijos oro susisiekimui vykdyti galiojimas arba ji gali būti atšaukta. Be to, numatoma, kad 2021 m. antžeminių paslaugų sektoriuje vyraus sudėtingos rinkos sąlygos ir antžeminių paslaugų teikėjų finansinė padėtis dar labiau pablogės, o dėl to kils papildomų bankrotų rizika. Todėl tikėtina, kad visus 2021 m. taip pat kils antžeminių paslaugų teikimo nutraukimo problema ir sunkumai antžeminių paslaugų teikėjams gauti finansavimą.

Taigi sąlygos deleguotuoju aktu pratęsti priemonių, kurios šiuo metu galioja iki 2020 m. gruodžio 31 d. ir kurios nustatytos 9 straipsnio 1b dalyje, susijusioje su laikinosiomis licencijomis, ir 24a straipsnio 3 dalyje, susijusioje su antžeminėmis paslaugomis, taikymą yra įvykdytos.

Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, ir į tai, kad šios priemonės baigia galioti jau 2020 m. gruodžio 31 d., taip pat į tai, kad jos ir toliau yra būtinos pagal 9 straipsnio 1b dalyje ir 24a straipsnio 3 dalyje nustatytas sąlygas, Komisija deleguotuoju aktu pratęs su **licencijomis oro susisiekimui vykdyti** ir **antžeminių paslaugų teikėjų atranka** susijusių nukrypti leidžiančių nuostatų galiojimą iki 2021 m. gruodžio 31 d.

[46] Žr. 15 išnašą. Pasiūlymas dėl Tarybos rekomendacijos dėl suderinto požiūrio į laisvo judėjimo apribojimą kovojant su COVID-19 pandemija.

Atsižvelgdama į dabartinę leidžiančią nukrypti nuostatą dėl **antžeminių paslaugų sutarčių galiojimo** pratęsimo, kurią taikant sutartys gali būti pratęstos iki 2022 m. gruodžio 31 d., ir remdamasi turimais ribotais ilgalaikiais duomenimis, Komisija šiuo etapu nemano, kad sąlygos pratęsti tą nuostatą po 2022 m. pabaigos yra įvykdytos.Vis dėlto Komisija toliau atidžiai stebės padėtį.

Kalbant apie valstybių narių galimybę imtis neatidėliotinų kovos su COVID-19 pandemija priemonių**, kuriomis neleidžiama naudotis skrydžių teisėmis, jos apribojamos arba nustatomos naudojimosi jomis sąlygos**, remiantis turimais duomenimis apie pandemijos raidą ir žiniomis apie užsikrėtimo šia liga riziką, tokios priemonės nebėra būtinos, nes yra kitų tinkamesnių priemonių, pavyzdžiui, veiksmingų sveikatos apsaugos ir sanitarinių priemonių, kuriomis siekiama sustabdyti ligos plitimą, ir taikomas Oro susisiekimo paslaugų reglamento 21 straipsnis. Taigi 21a straipsnio 4 dalyje nustatyta sąlyga pratęsti priemonę deleguotuoju aktu po 2020 m. gruodžio 31 d. nėra įvykdyta, tad dabartinis galiojimo laikotarpis nebus pratęstas.

Komisija toliau nuolat peržiūrės padėtį aviacijos sektoriuje ir yra pasirengusi pagrįstais atvejais apsvarstyti tolesnes priemones, kurios padėtų valdyti krizę ir atsigauti.