EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 13.11.2020.
COM(2020) 714 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

atbilstoši 9. panta 1.c punktam, 21.a panta 5. punktam un 24.a panta 4. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulā (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā, kura grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2020. gada 25. maija Regulu (ES) Nr. 2020/696, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju

1 Saturs

1 Ievads 2
2 Atvieglošanas pasākumu apraksts 3
2.1 Pasākumi attiecībā uz pagaidu darbības licencēm 3
2.2 Ar Covid-19 pandēmiju saistīti ārkārtas pasākumi (lidojumu ierobežojumi) 3
2.3 Pagaidu noteikumi attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem — līgumi 4
2.4 Pagaidu noteikumi attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem — atlases procedūra 4
3 Attiecīgo laikposmu pagarināšanas nosacījumi 5
3.1 Pastāvīgs gaisa satiksmes līmeņa samazinājums: 2019. gada un 2020. gada (attiecīgā laikposma) salīdzinājums 6
3.2 Gaisa satiksmes samazinājums ir radies Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma dēļ 8
3.3 Gaisa satiksmes samazinājums tuvākajā nākotnē, visticamāk, saglabāsies 9
3.4 Gaisa satiksmes samazinājuma rezultātā ir pārtraukta apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšana, un šo pakalpojumu sniedzējiem ir grūti piekļūt finansējumam 11
3.5 Cīņā ar ilgstošo Covid-19 pandēmiju lidojumu ierobežojumi vairs nav vajadzīgi 12
4 Secinājums 14

1 Ievads

Kopš 2020. gada sākuma Covid-19 pandēmija būtiski negatīvi ietekmē gaisa transportu Eiropā un pasaulē. Veselības aizsardzības pasākumi un ceļošanas ierobežojumi, kurus dalībvalstis un trešās valstis ieviesa, reaģējot uz pandēmiju, ir ievērojami mazinājuši patērētāju pieprasījumu un uzticību, un tas savukārt ir izraisījis rekordlielu ilgstošu gaisa satiksmes samazināšanos Eiropā[1].

Eiropas gaisa telpā veikto lidojumu skaits 2020. gada martā un aprīlī samazinājās pat par 90 % salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā[2]. Eiropas lidostas 2020. gada 1. martā joprojām apkalpoja vairāk nekā 5 miljonus pasažieru, taču šis skaits līdz 2020. gada 31. martam bija samazinājies līdz nieka 174 000 (samazinājums par 97,1 % salīdzinājumā ar to pašu dienu 2019. gadā). Kopš 2020. gada 2. augusta šis samazinājums ir bijis par aptuveni 70 % salīdzinājumā ar to pašu dienu 2019. gadā[3]. Ietekme uz kravu pārvadājumiem ir mazāka — kravas tonnkilometru skaits augustā bija par 19 % mazāks[4]. 2020. gada oktobrī *ICAO* Ekonomiskās ietekmes analīzē apkopotie dati liecina, ka 2020. gadam būs raksturīgs aviosabiedrību piedāvāto sēdvietu skaita vispārējs samazinājums 50–52 % apmērā, pasažieru skaita samazinājums 2875–2978 miljonu apmērā un bruto ieņēmumu samazinājums aviopasažieru pārvadājumu jomā 330–340 miljardu EUR apmērā.

Covid-19 pandēmija apgrūtina atsevišķu Regulas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem[5] un Direktīvas par lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem[6] nosacījumu ievērošanu. Pieprasījuma nepieredzētā samazināšanās un lielais atcelto lidojumu īpatsvars ir radījis virkni negaidītu problēmu gaisa pārvadātājiem un uzņēmumiem, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes. Pirmkārt, gaisa pārvadātāji saskārās ar nopietnām likviditātes problēmām, kuru dēļ to darbības licence varētu tikt apturēta vai anulēta, vai aizstāta ar pagaidu licenci, lai arī nav strukturālas ekonomiskas vajadzības, kas to pamatotu. Otrkārt, uzņēmumi, kuri nodrošina apkalpošanu uz zemes un kuru līgumu/atļauju termiņš tuvojās beigām, saskārās ar nopietnām problēmām piekļūt finansējumam. Treškārt, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu uzņēmumu finansiālās neaizsargātības dēļ lidostas nonāca nestabilā situācijā, jo šo uzņēmumu bankrota gadījumā riskēja zaudēt vienīgo apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju.

Turklāt inficēšanās gadījumu un Covid-19 izraisīto nāves gadījumu skaita dēļ, kā arī tādēļ, ka šī slimība bija nezināma, daudzas dalībvalstis noteica lidojumu ierobežojumus ES teritorijā saskaņā ar Regulas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem 21. pantu, cenšoties apturēt vai palēnināt slimības izplatīšanos un krīzes nepieredzētā ilguma un piemērojamo procesuālo noteikumu dēļ radot lielu un nevajadzīgu administratīvo slogu dalībvalstīm un Komisijai.

Tādēļ Eiropas Parlaments un Padome 2020. gada 25. maijā, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, pieņēma Regulu (ES) 2020/696, ar ko groza Regulu par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem,

---

1 Pasaules Veselības organizācija 2020. gada 30. janvārī to pasludināja par starptautisku sabiedrības veselības ārkārtas situāciju, bet 11. martā — par pandēmiju (sk. 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 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta versija) (OV L 293, 31.10.2008., 3.–20. lpp.).

6 Padomes Direktīva 96/67/EK (1996. gada 15. oktobris) par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās
(OV L 272, 25.10.1996., 36.–45. lpp.).

nolūkā novērst iepriekš minētās problēmas, atbrīvot skartās ieinteresētās personas, dalībvalstis un Komisiju no atsevišķu administratīvo noteikumu ievērošanas un nodrošināt labākas finansiālās perspektīvas ieinteresētajām personām, kas darbojas skartajā nozarē.

Saskaņā ar Regulas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem 9. panta 1.c punktu, 21.a panta 5. punktu un 24.a panta 4. punktu Komisija pastāvīgi pārrauga situāciju, lai pārbaudītu regulā noteikto kritēriju izpildi[7].

Saskaņā ar minētajiem pantiem Komisija, pamatojoties uz tai pieejamo informāciju un datiem, līdz 2020. gada 15. novembrim iesniegs kopsavilkuma ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei un, ja nepieciešams, pieņems deleģētos aktus, ar ko pagarina pagaidu noteikumu piemērošanas ilgumu. Šīs deleģētās pilnvaras Komisijai ir piešķirtas uz vienu gadu, sākot no 2020. gada 28. maija.

Šajā kopsavilkuma ziņojumā stāvoklis tiek vērtēts pēc datiem, kas iegūti no Eirokontroles, un datiem par lidojumu atcelšanu un slodzes koeficientiem, kas iegūti no atlasītu ES aviosabiedrību kopas. Tajā ir izmantoti arī Eiropas Slimību profilakses un kontroles centra (*ECDC*) publicētie pierādījumi un dati par Covid-19 pandēmijas noturību. Komisija 2020. gada jūlijā un augustā arī apspriedās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, proti, dalībvalstīm un aviosabiedrību, lidostu un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju pārstāvības organizācijām, par šo pasākumu īstenošanu un pastāvīgo nepieciešamību.

2 Atvieglošanas pasākumu apraksts

2.1 Pasākumi attiecībā uz pagaidu darbības licencēm

Saskaņā ar Regulas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem 9. panta 1. punktu dalībvalstu kompetentajām licencētājām iestādēm ir jāanulē vai jāaptur finansiālās grūtībās nonākuša ES gaisa pārvadātāja darbības licence, un tās var aizstāt šo licenci ar pagaidu darbības licenci.

Covid-19 pandēmijas apstākļos Savienības gaisa pārvadātāji, kuru finansiālais stāvoklis pirms pandēmijas bija stabils, sāka saskarties ar likviditātes problēmām, kuru dēļ to darbības licence varētu tikt apturēta vai anulēta, vai aizstāta ar pagaidu licenci, lai arī nav strukturālas ekonomiskas vajadzības, kas to pamatotu. Pagaidu licences izdošana varētu būt negatīvs signāls tirgum par gaisa pārvadātāja spēju turpināt darbību, kas savukārt varētu saasināt finanšu problēmas, kuras citādi būtu īslaicīgas.

Tādēļ Regulā (ES) 2020/696 ir noteikts, ka kompetentās licencētājas iestādes var neanulēt un neapturēt darbības licenci laikposmā no 2020. gada 1. marta līdz 31. decembrim ar noteikumu, ka šajā laikposmā ir veikts finansiālās dzīvotspējas novērtējums, netiek apdraudēta drošība un ir reālas izredzes nākamajos 12 mēnešos pietiekami uzlabot finanšu stāvokli.

2.2 Ar Covid-19 pandēmiju saistīti ārkārtas pasākumi (lidojumu ierobežojumi)

Saskaņā ar Regulas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem 21. pantu dalībvalsts var atteikt vai ierobežot satiksmes tiesību izmantošanu vai paredzēt nosacījumus to izmantošanai, lai atrisinātu pēkšņas īstermiņa problēmas, kas radušās neparedzētu un nenovēršamu apstākļu

[7] Šie kritēriji ir izklāstīti 9. panta 1.b punktā, 21.a panta 4. punktā un 24.a panta 3. punktā un norādīti 4. sadaļā.

dēļ. Šāds pasākums ievēro proporcionalitātes un pārredzamības principus un pamatojas uz objektīviem un nediskriminējošiem kritērijiem.

Lai nodrošinātu, ka šādā pasākumā tiek ievēroti proporcionalitātes un pārredzamības principi un objektīvi un nediskriminējoši kritēriji, par šādu pasākumu un tā pietiekamo pamatojumu nekavējoties informē Komisiju un citas dalībvalstis. Turklāt, ja problēmas, kas rada šāda pasākuma nepieciešamību, turpina pastāvēt vairāk nekā 14 dienas, dalībvalsts atbilstīgi informē Komisiju un pārējās dalībvalstis un ar Komisijas piekrišanu var pagarināt pasākuma piemērošanu uz laiku līdz 14 dienām. Komisija pieņem lēmumu, kurā pauž savu piekrišanu pasākuma piemērošanas pagarināšanai.

Regulas 21. pants palīdz risināt īstermiņa problēmas, un Covid-19 uzliesmojuma sākumposmā gūtā pieredze liecina, ka tas nebija pielāgots Covid-19 krīzei, kura varētu ilgt vairākus mēnešus, tādējādi radot nevajadzīgu administratīvo slogu Komisijai un dalībvalstīm.

Tādēļ ar Regulu (ES) 2020/696 uz laiku no 2020. gada 1. marta līdz 31. decembrim tika ieviesta pagaidu atkāpe no 21. pantā minētajām procesuālajām prasībām. Šī atkāpe ļauj dalībvalstīm bez Komisijas piekrišanas saglabāt pamatotu un samērīgu pagaidu ārkārtas pasākumu Covid-19 pandēmijas izraisīto problēmu risināšanai ar noteikumu, ka šāda pasākuma īstenošanā tiek ievēroti proporcionalitātes un pārredzamības principi un tas pamatojas uz objektīviem un nediskriminējošiem kritērijiem.

2.3 Pagaidu noteikumi attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem — līgumi

Saskaņā ar Direktīvas par lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem 6. panta 2. punktu un 9. pantu dalībvalstis var ierobežot apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju skaitu lidostās. Šādos gadījumos pakalpojumu sniedzēji ir jāizvēlas ne ilgāk kā uz septiņiem gadiem. Covid-19 pandēmija izraisīja gaisa satiksmes pēkšņu vēl nebijuša mēroga samazinājumu, kas radīja nopietnas finansiālas grūtības apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem. Tādēļ pakalpojumu sniedzēji, kuru līgumu termiņš beidzas krīzes laikā vai arī līdz šā gada beigām, saviem kreditoriem nevar sniegt pietiekamas ilgtspējas garantijas, kas ir aizdevumu saņemšanas priekšnoteikums, un tādējādi var saskarties ar grūtībām piekļūt finansējumam.

Tādēļ Regula (ES) 2020/696 nosaka, ka tos pakalpojumu sniedzēju līgumus, kuru termiņš beidzas laikā no 2020. gada 28. maija līdz 2021. gada 31. decembrim, var pagarināt līdz 2022. gada 31. decembrim.

2.4 Pagaidu noteikumi attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem — atlases procedūra

Direktīvas par lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem 11. panta 1. punkta e) apakšpunktā ir noteikts, ka, ja apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs beidz savu darbību pirms tā laikposma beigām, uz kuru tas izvēlēts atbilstoši minētā panta nosacījumiem rīkotā konkursā, to aizvieto, izmantojot tādu pašu procedūru.

Covid-19 pandēmija var izraisīt apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju maksātnespēju, kas var novest pie to darbības pārtraukšanas. Lidostās, kur pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots, var izveidoties situācija, kad viens vai vairāki pakalpojumu sniedzēji pārtrauc pakalpojumu sniegšanu pirms tam, kad saskaņā ar parasto procedūru, kas noteikta Direktīvas par lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem 11. panta 1. punktā, ir atlasīts jauns pakalpojumu sniedzējs. Lai nodrošinātu pakalpojumu nepārtrauktību, ir nepieciešamība ātri aizstāt darbību pārtraukušo pakalpojumu sniedzēju.

Tādēļ ar Regulu (ES) 2020/696 lidostas vadības dienestam laikposmā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. decembrim ir atļauts tieši izvēlēties apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju, kas sniegtu pakalpojumus ne ilgāk kā sešus mēnešus vai uz laikposmu līdz 2020. gada 31. decembrim, atkarībā no tā, kurš no šiem laikposmiem ir ilgāks.

3 Attiecīgo laikposmu pagarināšanas nosacījumi

Saskaņā ar Regulu (ES) 2020/696 Komisijai ir piešķirtas deleģētās pilnvaras pagarināt 2.1.–3.5. punktā minēto attiecīgo ārkārtas pasākumu piemērošanas laikposmus. Turpmāk tabulā ir sniegts pārskats par nosacījumiem, kas jāizpilda.

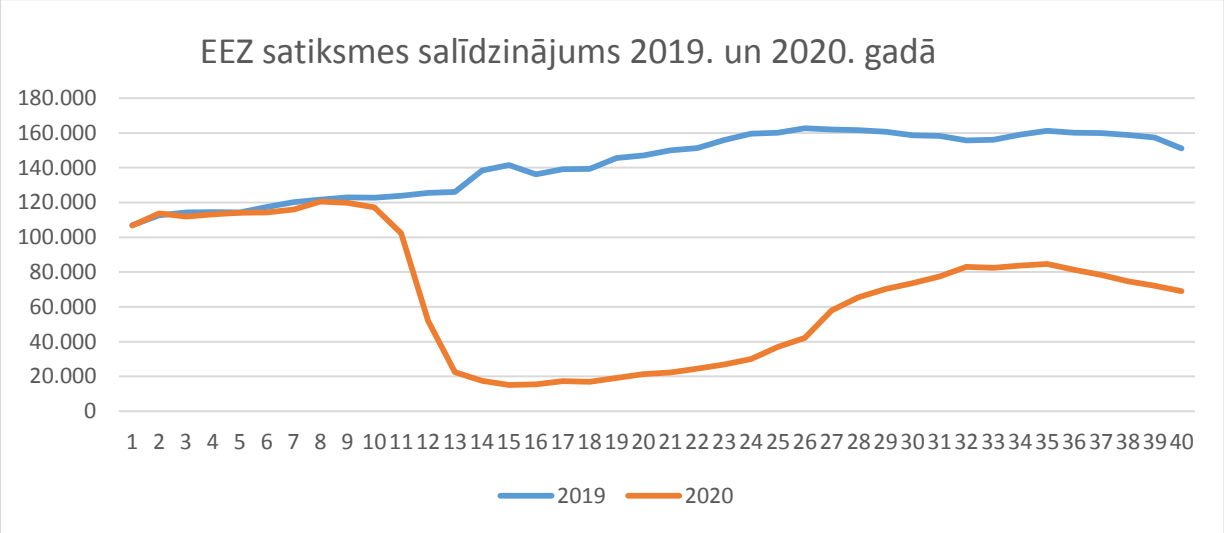
	Gaisa satiksmes apjoma samazināšanās salīdzinājumā ar satiksmes apjomu attiecīgajā laikposmā 2019. gadā turpinās	Gaisa satiksmes samazinājums ir radies Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma dēļ	Gaisa satiksmes samazinājums tuvākajā nākotnē, visticamāk, saglabāsies	Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu pārtraukšana vai apgrūtināta apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju piekļuve finansējumam Savienības lidostās	Covid-19 pandēmijas noturība	Dalībvalstu noteiktie ierobežojumi vai nosacījumi satiksmes tiesību izmantošanai, visticamāk, būs vajadzīgi arī pēc 2020. gada 31. decembra
Pasākumi attiecībā uz pagaidu darbības licencēm (9. panta 1.b punkts)	x	x	x			
Ar Covid-19 pandēmiju saistīti ārkārtas pasākumi (lidojumu ierobežojumi) (21.a panta 4. punkts)					x	x
Pagaidu noteikumi attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem — līgumi (24.a panta 3. punkts)	x	x	x	x		
Pagaidu noteikumi attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem — atlases procedūra (24.a panta 3. punkts)	x	x	x	x		

3.1 Pastāvīgs gaisa satiksmes līmeņa samazinājums: 2019. gada un 2020. gada (attiecīgā laikposma) salīdzinājums

Šajā ziņojumā dati par gaisa satiksmes līmeni, laika nišu izmantošanu, slodzes koeficientu un atceltajiem lidojumiem noteiktā 2020. gada nedēļā tiek salīdzināti ar datiem par to pašu nedēļu 2019. gadā.

Saskaņā ar Eirokontroles datiem gaisa satiksmes lejupslīde EEZ sākās 2020. gada 11. nedēļā, kad salīdzinājumā ar to pašu nedēļu 2019. gadā tika piedzīvots samazinājums par 17 %. Gaisa satiksmes lejupslīde turpinājās strauji — samazinājums par 59 % un 82 % salīdzinājumā ar 2019. gada attiecīgi 12. un 13. nedēļu. Zemākās vērtības tika reģistrētas 15. un 16. nedēļā (samazinājums par 89 %). Pēc tam satiksme pakāpeniski palielinājās, bet 2020. gada 22. jūnijā (26. nedēļā) sasniedza tikai 26 % no 2019. gada līmeņa — gaisa satiksmes samazinājums par 74 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. 2020. gada augustā (32.–36. nedēļā) gaisa satiksmes līmenis sasniedza 53 % salīdzinājumā ar 2019. gada augustu, taču 2020. gada septembra sākumā šis līmenis atkal sāka samazināties un līdz mēneša beigām noslīdēja līdz 46 % salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā.

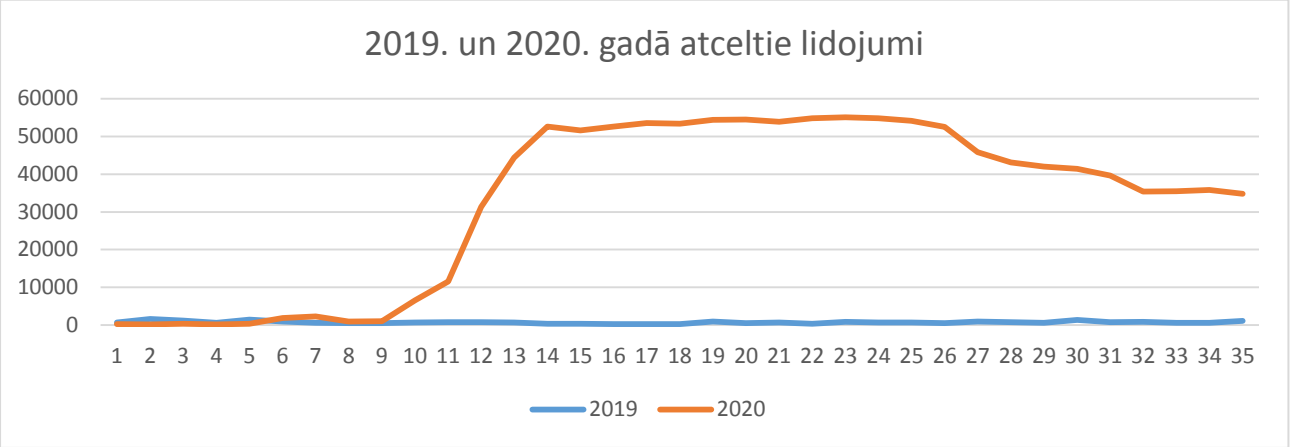
1.1. attēls



(Avots: Eirokontrole)

Satiksmes samazinājuma rezultātā pieauga lidojumu atcelšanas gadījumu skaits salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā (1.2. attēls). Lidojumu atcelšanas gadījumu skaits sāk palielināties no 9. nedēļas un pieaug straujāk no 11. nedēļas.

1.2. attēls.

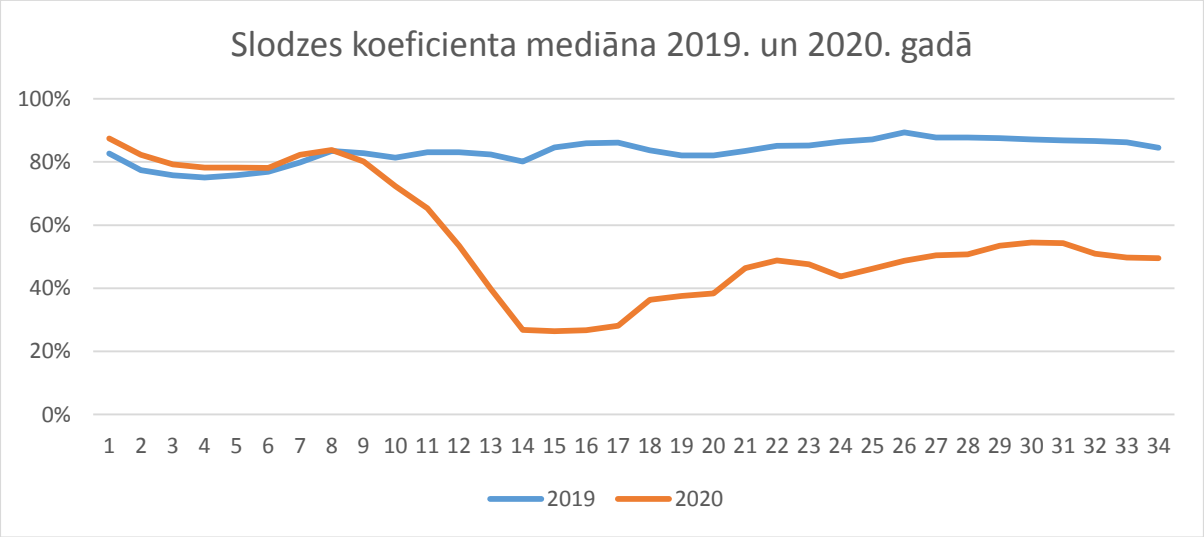


Avots: dati, kurus Komisija ieguvusi no gaisa pārvadātājiem[8].

Savukārt vidējais slodzes koeficients desmit Eiropas gaisa pārvadātājiem, kas iesnieguši datus Komisijai, samazinājās no 80 % 9. nedēļā uz 26 % 15. nedēļā. Gaisa pārvadātāji veic mazāk lidojumu, turklāt nedaudzie atlikušie lidojumi netiek izpārdoti.

Līdz 23. nedēļai, kad ES iekšējā gaisa satiksme bija zināmā mērā atsākusies, vidējais slodzes koeficients sasniedza 44 %, bet augusta vidū — 56 %. Tajā pašā nedēļā 2019. gadā to pašu gaisa pārvadātāju vidējais slodzes koeficients bija robežās no 75 % (4. nedēļā) līdz 89 % (26. nedēļā).

1.3. attēls



Avots: dati, kurus Komisija ieguvusi no gaisa pārvadātājiem[9].

[8] Seši nozīmīgi Eiropas gaisa pārvadātāji (vēsturiskie, zemo cenu un reģionālie) Komisijai iesniedza datu kopu par laika nišu izmantošanu. Dati attiecas uz izmantoto laika nišu skaitu salīdzinājumā ar to laika nišu skaitu, kas piešķirtas pirms sezonas sākuma (vēsturiskais atsauces datums). Seši nozīmīgi Eiropas gaisa pārvadātāji (vēsturiskie, zemo cenu un reģionālie) Komisijai iesniedza datu kopu par atceltajiem lidojumiem.

[9] Seši nozīmīgi Eiropas gaisa pārvadātāji (vēsturiskie, zemo cenu un reģionālie) Komisijai iesniedza datu kopu par slodzes koeficientiem.

3.2 Gaisa satiksmes samazinājums ir radies Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma dēļ

Daudzas valstis reaģēja uz Covid-19 pandēmiju, ieviešot lidojumu aizliegumus un ceļošanas ierobežojumus; daži no tiem ir spēkā joprojām[10]. Tas ir būtiski ietekmējis ES iekšzemes un starptautisko gaisa satiksmi, jo ierobežojumi, kas pieļauj tikai "būtiskus ceļojumus", mazina pieprasījumu tiktāl, ka vairumu maršrutu vairs nevar nodrošināt komerciālā līmenī[11].

Dažas dalībvalstis jau agrīnā posmā noteica iekšējo ES lidojumu ierobežojumus kā pasākumu Covid-19 tālākas izplatības novēršanai vai ierobežošanai. Lai veicinātu kravu pārvadājumu pakalpojumu pastāvīgu īstenošanu, Komisija pieņēma pamatnostādnes par kravu gaisa pārvadājumu veicināšanu Covid-19 pandēmijas laikā[12]. Attiecībā uz pasažieru reisiem starp dalībvalstīm aizliegumu maksimālais līmenis tika reģistrēts laikposmā no 2020. gada 20. marta līdz 26. martam, kad lidojumu aizliegumus bija ieviesušas 20 dalībvalstis. Pēc tam aizliegumi tika pakāpeniski samazināti — 2020. gada 31. martā lidojumu aizliegumi bija noteikti 16 dalībvalstīs, bet 6. aprīlī — 14 dalībvalstīs. Brīdī, kad spēkā stājās atbrīvojums no procedūru ievērošanas, lidojumu ierobežojumus bija ieviesušas 11 dalībvalstis. Situācija 7. jūlijā bija tāda, ka lidojumu aizliegumi bija noteikti septiņās dalībvalstīs attiecībā uz dažām konkrētām dalībvalstīm, kurās Covid-19 gadījumu skaits bija lielāks. Septembra beigās lidojumu aizliegumi joprojām bija spēkā četrās dalībvalstīs (sk. 4. sadaļu).

Attiecībā uz lidojumiem ārpus ES — Komisija 2020. gada 16. martā pieņēma paziņojumu[13], kurā ieteikts uz vienu mēnesi noteikt pagaidu ierobežojumu nebūtiskiem braucieniem no trešām valstīm uz ES+ zonu[14]. ES valstu vai to valdību vadītāji 2020. gada 17. martā vienojās ieviest pagaidu ierobežojumu nebūtiskiem ceļojumiem. To ieviesa arī četras Šengenas asociētās valstis. Šis ierobežojums vairākkārt tika pagarināts.

Vasarā dalībvalstis sāka atjaunot ceļošanas ierobežojumus ES teritorijā Komisija 2020. gada 4. septembrī pieņēma priekšlikumu Padomes ieteikumam[15] par to, kā nodrošināt, ka brīvu pārvietošanos ierobežojoši pasākumi, ko dalībvalstis pieņem Covid-19 pandēmijas dēļ, tiek koordinēti un skaidri paziņoti ES līmenī. Komisijas priekšlikumā ir minētas četras galvenās jomas, kurās dalībvalstīm būtu ciešāk jāsadarbojas, piemēram, kopēju kritēriju un robežvērtību piemērošana, dalībvalstīm lemjot, vai ieviest ceļošanas ierobežojumus, vienota to pasākumu sistēma, kurus piemēro ceļotājiem no augsta riska apgabaliem, skaidras un savlaicīgas informācijas sniegšana sabiedrībai par ierobežojumiem.

Papildus regulatīvajai videi svarīgs faktors ir patērētāju uzticība, kas ietekmē satiksmes līmeņus un norāda uz saikni starp gaisa satiksmes samazinājumu un Covid-19 uzliesmojumu. Par šo aspektu vēl ir maz datu. Īrijas Centrālais statistikas birojs veica apsekojumu par pasažieru uzticēšanos, ceļojot ar lidmašīnu. Gandrīz četri no pieciem (78,0 %) respondentiem norādīja, ka justos "neērti" vai "ļoti neērti", ja būtu jādodas uz ārvalstīm ar lidmašīnu[16].

---

10 https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_en lapā sk. spēkā esošo pasākumu kopsavilkumu.

11 To apstiprina 3.1. sadaļā aprakstītais satiksmes samazinājums, un tas ir iemesls, kāpēc atbrīvojums vispār tika ieviests.

12 Eiropas Komisijas pamatnostādnes "Kravu gaisa pārvadājumu veicināšana Covid-19 uzliesmojuma laikā", pieņemtas 2020. gada 26. martā; https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/c20202010_en.pdf.

13 COM(2020) 115, 16.3.2020.

14 "ES+ zona" ietver visas Šengenas zonas dalībvalstis (tostarp Bulgāriju, Horvātiju, Kipru un Rumāniju), kā arī četras Šengenas asociētās valstis.

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. Jāņem vērā, ka laikā, kad tika veikts šis

Jaunākie dati liecina, ka vairākās dalībvalstīs atkārtoti ieviestie robežu slēgšanas un karantīnas pasākumi, kas tika īstenoti savstarpēji nesaskaņotā un bieži vien neparedzamā veidā, vēl vairāk iedragāja patērētāju uzticību, tādējādi samazinot ceļošanas apjomu daudz lielākā mērā nekā paši ierobežojumi.

IATA regulāri publicētie ekonomikas ziņojumi par krīzi liecina, ka kopš 2020. gada februāra rezervāciju skaits samazinājās aizvien straujāk — salīdzinājumā ar datiem par iepriekšējo gadu — līdz aptuveni aprīļa vidum. Kopš tā brīža rezervāciju skaits ir nedaudz pieaudzis, taču saskaņā ar situāciju 2020. gada jūnija beigās ir vērojams samazinājums par 82 %. Šķiet, ka pastāv saikne starp jaunu slimības gadījumu skaita pieaugumu un rezervāciju skaita samazinājumu[17]. Turklāt *IATA* kopš Covid-19 uzliesmojuma sākuma pasūta regulārus apsekojumus par pasažieru uzticēšanos. Aprīlī aptuveni 60 % respondentu norādīja, ka, visticamāk, atsāktu ceļošanu dažus mēnešus pēc pandēmijas mazināšanās. Jūnijā šis rādītājs bija samazinājies līdz 45 %. Septembrī vairāk nekā puse respondentu norādīja, ka nogaidītu, pirms atsāktu ceļot, un šis laikposms būtu 6 mēnešus līdz 1 gadu ilgs. Tādēļ var apgalvot, ka vēlme lidot joprojām ir zemā līmenī un ir paredzams, ka tas tā turpināsies arī tuvākajos mēnešos. Iespējamība, ka galamērķī būs jāievēro obligāta karantīna, arī ir viens no galvenajiem faktoriem, kas cilvēkus attur no lidošanas. 83 % respondentu norādīja, ka nedotos ceļojumā, ja pastāvētu iespēja, ka pēc ierašanās galamērķī būs jāievēro karantīna.

Iepriekš minētais liecina par spēcīgu saikni starp gaisa satiksmes samazinājumu un Covid-19 uzliesmojumu.

3.3 Gaisa satiksmes samazinājums tuvākajā nākotnē, visticamāk, saglabāsies

Pašreizējos apstākļos ir grūti paredzēt, kā tieši mainīsies gaisa satiksmes līmenis, taču pieejamās prognozes liecina, ka gaisa satiksmes samazinājums saglabāsies arī 2021. gadā un tāds līmenis, kāds pastāvēja pirms Covid-19, tiks sasniegts, agrākais, 2024. gadā[18]. Faktori, kas ietekmēs gaisa satiksmes līmeņa izmaiņas, ir lidojumu un ceļošanas ierobežojumi, patērētāju veikto rezervāciju tendences un nozarei piemērotie regulatīvie veselības aizsardzības pasākumi. Tie ir cieši saistīti ar iespēju, ka atkal tiks konstatēti slimības gadījumi, un to, ka nav vakcīnas. Attiecībā uz visām prognozēm pastāv liela neskaidrība.

Saskaņā ar Eirokontroles datiem[19] kopējais to lidojumu skaits, kurus paredzēts veikt Eiropā, atkal pakāpeniski samazināsies. Pēc zemākā punkta sasniegšanas 2020. gada aprīlī augustā bija vērojams neliels kāpums līdz 51 %, taču tas nebija ilgtspējīgs. Gaidāms, ka 2021. gada janvārī lidojumu skaits būs par 60 % mazāks nekā 2019. gadā (nevis par 20 % mazāks, kā bija minēts iepriekš publicētajā scenārijā). Šajā scenārijā ir paredzēta iespējamība, ka dalībvalstu pasākumi attiecībā uz pārrobežu gaisa satiksmi joprojām netiks saskaņoti, ka ar Covid-19 saistītās neskaidrības un neprognozējamības un ierobežojumu/karantīnas pasākumu radītā apjukuma dēļ pasažieru pieprasījums joprojām būs ļoti zems un ka aviosabiedrības turpinās samazināt caurlaides spēju, ņemot vērā ļoti nelielo iepriekš veikto rezervāciju skaitu. Saskaņā ar Eirokontroles datiem 2021. gada februārī gaisa satiksmes līmenis lēnām palielināsies, taču joprojām būs par 50 % zemāks nekā 2020. gada februārī.

---

apsekojums, Īrijā bija noteikta prasība, ka visiem starptautiskajiem ceļotājiem, kas ierodas Īrijā, ir jāievēro karantīna. Minētais ietekmē to, kā sabiedrība uztver lidošanas drošību.

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

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

19 Sk. Eirokontroles jaunāko, 2020. gada septembrī publicēto "Pašreizējā stāvokļa scenāriju" (Current Status Scenario) https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-09/eurocontrol-draft-traffic-scenarios-14092020.pdf

Arī *IATA* 2020. gada 29. septembrī[20] samazināja savu ekonomikas prognozi. Tā prognozē, ka pārvadāto pasažieru kilometri (*RPK*) pasaulē[21] 2020. gadā samazināsies par 66 % salīdzinājumā ar 2019. gadu un ka 2020. gada decembrī šis rādītājs būs par 68 % zemāks nekā 2019. gada decembrī pretstatā 55 % samazinājumam, ko tā prognozēja 2020. gada jūlijā.

Attiecībā uz ceļošanas ierobežojumiem Komisija ieteica[22] Šengenas zonas dalībvalstīm un Šengenas asociētajām valstīm atcelt iekšējo robežkontroli līdz 2020. gada 15. jūnijam Lielākā daļa dalībvalstu, kuras Covid-19 pandēmijas dēļ pirms tam bija atkārtoti ieviesušas iekšējo robežkontroli, ievēroja šo ieteikumu, kā rezultātā regulārās pasažieru komerciālās satiksmes līmenis paaugstinājās (sk. 1.1. attēlu). Attiecībā uz ierobežojumu nebūtiskiem ceļojumiem uz Savienību Padomes Ieteikumā[23] tika ieteikts, ka no 2020. gada 1. jūlija būtu regulāri jāpārskata ierobežojumu atcelšana nebūtiskiem ceļojumiem no sākotnējā sarakstā iekļautām trešām valstīm.

Tomēr, lai gan bija paredzams, ka vasaras periodā Eiropā gaisa satiksmes līmenis varētu pastāvīgi pieaugt, jo, slimības gadījumu skaitam Eiropā kopumā samazinoties, tika atviegloti piemērotie pasākumi un atcelti ierobežojumi, 2020. gada vasarā daudzas EEZ valstis tomēr atkal ziņoja par Covid-19 gadījumu skaita palielināšanos[24]. Arī vēsturiski pandēmijas ir attīstījušās vairākos viļņos. Tas var no jauna mazināt gaisa satiksmi.

Attiecībā uz gaisa satiksmes turpmāko pieprasījumu un patērētāju uzticību, jo īpaši, ņemot vērā kopsavilkuma ziņojumu par laika nišām[25], ieinteresētās personas, ar kurām sazinājās Komisija (aviosabiedrības, ceļojumu aģenti, datorizētu rezervēšanas sistēmu operatori), norādīja, ka ir ļoti grūti izteikt prognozes par laiku pēc 2020./2021. gada ziemas sarakstu sezonas. Laikā pirms Covid-19 aviosabiedrības jau spēja piedāvāt nākamā gada sarakstus, taču pašlaik aviosabiedrībām ir grūti iepriekš paredzēt nākamās sezonas sarakstus. Aviosabiedrības pastāvīgi pārskata lidojumu sarakstus, lai reaģētu uz neparedzamām izmaiņām ceļošanas vai lidojumu ierobežojumos, kā arī uz pasažieru pieprasījumu, kuru arī ir grūti paredzēt[26].

Lai gan rezervāciju uz ES iekšējiem lidojumiem 2020. gada vasarā kļuva vairāk, pasažieru gaisa satiksmes līmeņa palielināšanās augustā apstājās — visticamāk tādēļ, ka vairākas valstis no jauna ieviesa ceļošanas ierobežojumus[27]. Rezervāciju līmenis attiecībā uz lidojumiem

---

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

21 Pārvadāto pasažieru kilometri (*RPK*) ir aviosabiedrību nozares mērvienība, kas parāda maksājošu pasažieru veiktos kilometrus. To aprēķina, reizinot maksājošo pasažieru skaitu ar kopējo veikto attālumu.

22 COM(2020)399 *final*.

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

24 https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-rapid-risk-assessment-20200810.pdf. *ECDC* 2020. gada 10. augustā ziņoja par vispārēju Covid-19 pandēmijas eskalācijas risku visās ES/EEZ valstīs.

25 COM(2020) 558 *final*.

26 Aviosabiedrībām ir jāplāno vairāki scenāriji un jāgatavojas tiem laikā, kad nav skaidru tendenču patērētāju uzvedībā, slimības attīstībā un laika nišu izmantošanas noteikumu atvieglošanā. Tādējādi tiek pieņemti neoptimāli lēmumi par infrastruktūras, darbaspēka un tirgvedības izmaksām. Pat parastā gadā ziemas sezona aviosabiedrībām ir sarežģītāka, jo tipiski visvairāk peļņas tās gūst vasaras sezonā. Šogad bez rezerves, ko varētu gūt ienesīgajā vasaras sezonā, aviosabiedrību perspektīvas ziemas periodā ir sarežģītas.

27 Aviosabiedrības norāda, ka patērētājiem ir mainījusies rezervēšanas prakse. Agrāk patērētāji veiktu rezervāciju vairākus mēnešus iepriekš, bet tagad tās veic daudz vēlāk, jo ir mazinājusies paredzamība un uzticība ceļošanas jomā. IATA sniegtā informācija liecina, ka aptuveni 60 % rezervāciju tagad veic divās nedēļās pirms lidojuma; ja salīdzina ar to pašu laikposmu 2019. gadā, tolaik vairāk nekā 60 % rezervāciju tika veiktas vairāk nekā 20 dienas līdz 11 dienas iepriekš.

ārpus ES ir vēl zemāks. *IATA* jaunākajās starptautiskās gaisa satiksmes attīstības perspektīvās ir norādīts, ka pasažieru veikto rezervāciju skaits 2020. gada ceturtajā ceturksnī būs mazāks nekā trešajā ceturksnī[28].

Attiecībā uz citiem regulatīviem veselības aizsardzības pasākumiem izejas stratēģijas ietvaros aviācijas nozarē īsteno sanitāros pasākumus, kas lielā mērā pamatoti ar *EASA/ECDC* pamatnostādnēm[29]. Distancēšanās un telpu dezinfekcijas pasākumi var samazināt pasažieru un lidojumu skaitu, ko lidostas var apkalpot, salīdzinot ar situāciju pirms uzliesmojuma. Tie var uz kādu laiku vai ilgstoši samazināt faktisko lidostas caurlaides spēju salīdzinājumā ar situāciju pirms Covid-19. Šie pasākumi vienlaikus var arī palīdzēt atjaunot patērētāju uzticību, taču tikai pavisam nedaudz.

Rezultātā aviosabiedrības atkal pakāpeniski samazina caurlaides spēju, ko piedāvā tirgū. Minētais liecina, ka gaisa satiksmes līmenis pasažieru lidojumu jomā 2020. gadā nesasniegs pat pusi no 2019. gada līmeņa. Iekšzemes tirgi atveseļosies ātrāk nekā starptautiskie tirgi. *ICAO* prognozē, ka aviosabiedrību piedāvāto sēdvietu skaits Eiropā 2020. gadā samazināsies par 52–58 % starptautisko lidojumu jomā un par 33–36 % vietējo lidojumu jomā[30].

Ņemot vērā iepriekš minēto, perspektīvas attiecībā uz laikposmu pēc 2020. gada ir ļoti neskaidras, taču no jauna vērojamais Covid-19 gadījumu skaita pieaugums un vajadzība saglabāt sanitāros lokalizācijas pasākumus liecina, ka pasažieru gaisa satiksmes rādītāji 2019. gada līmeni var nesasniegt vairākus gadus, pat pieņemot, ka Covid-19 vakcīnas varētu būt pieejamas 2021. gadā.

3.4 Gaisa satiksmes samazinājuma rezultātā ir pārtraukta apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšana, un šo pakalpojumu sniedzējiem ir grūti piekļūt finansējumam

Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju Covid-19 pandēmija un iepriekš tekstā aprakstītais gaisa satiksmes samazinājums ir smagi skāris uzņēmumus, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes. Daudzi apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji ir saskārušies ar finansiālām grūtībām — to pierāda *Swissport Group* sāktais pārstrukturēšanas process un ziņas par tās meitasuzņēmumu finansiālajām grūtībām[31], 800 *Wisag* darbinieku atlaišana Vācijā[32], *Aviapartner Belgium* paredzētais glābšanas pasākumu kopums un *Malév Ground Handling* darbības pārtraukšana[33]. Tas liecina, ka gaisa satiksmes samazinājuma rezultātā tiek pārtraukta apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšana un šo pakalpojumu sniedzējiem ir grūti piekļūt finansējumam.

---

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 Piemēram, *Swissport Belgium* darbības pārtraukšana un *Swissport Finland* paziņojums par nepieciešamību atlaist līdz pat 700 no 1350 darbiniekiem (https://yle.fi/uutiset/osasto/news/upm_swissport_to_cut_1200_jobs/11512488), savukārt *Swissport Western Europe* apsver iespēju Apvienotajā Karalistē un Īrijā samazināt darbvietu skaitu par aptuveni 4500 darbvietām (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

Pamatojoties uz prognozēm par gaisa satiksmes līmeni laikposmā līdz 2021. gada decembra beigām, pastāv iespēja, ka, pirms tirgus spēs atgūties pēc Covid-19 pandēmijas izraisītās krīzes, vēl lielākam skaitam apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju nāksies pārtraukt savu pakalpojumu sniegšanu[34]. Pastāv reāls risks, ka visa 2021. gada garumā būs vērojams apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju bankrotu vilnis. Uzņēmumu bankrotu rezultātā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšana var tikt pārtraukta visai pēkšņi. Tādējādi lidostas var nonākt situācijā, kad tām ļoti īsā periodā vajadzēs atrast citu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju. Briseles lidostas situācija, kad *Brussels Airport Company (BAC)* pēc *Swissport Belgium* darbības pārtraukšanas izdevās steidzami atrast šā uzņēmuma aizstājēju, apliecināja šā pasākuma lietderību[35].

Taču apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji, kuriem beidzas līgumu termiņš un tādēļ ir grūti piekļūt finansējumam, var izmantot iespēju pagarināt līgumus atbilstoši spēkā esošajai atkāpei (līdz 2022. gada 31. decembrim), lai tādējādi varētu saņemt vajadzīgos kredītus un nodrošināt savas darījumdarbības nepārtrauktību. Turklāt līgumu pagarināšana dod lidostām pietiekami daudz laika noorganizēt konkursu papildu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju piesaistīšanai, lai uzlabotu lidostu izturētspēju gadījumā, ja nepastāvīgā situācija gaisa transporta nozarē saglabāsies.

3.5 Cīņā ar ilgstošo Covid-19 pandēmiju lidojumu ierobežojumi vairs nav vajadzīgi

Kopš Regulas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem 21.a panta pieņemšanas Komisija ir uzturējusi ciešu saziņu ar dalībvalstīm, jo īpaši ar civilās aviācijas iestādēm, lai pastāvīgi uzraudzītu situāciju. Kā skaidrots turpmāk tekstā, situācija liecina, ka lidojumu ierobežojumi kā tādi varētu arī nebūt pats piemērotākais un vajadzīgākais pasākums Covid-19 uzliesmojuma ierobežošanai.

Visā regulas piemērošanas laikā dažādās dalībvalstīs ir izmantotas diezgan dažādas pieejas[36]. Komisija publicēja no dalībvalstīm saņemto informāciju uzreiz pēc tās saņemšanas, lai nodrošinātu pārredzamību[37], un Eirokontrole katru dienu izdeva attiecīgo *NOTAM* paziņojumu kopsavilkumus[38]. Atbilstoši savām vadlīnijām par to, kā pakāpeniski atjaunot transporta pakalpojumus, savienotību un brīvu pārvietošanos tik ātri, cik vien atļaus situācija veselības jomā[39], un ņemot vērā arī *EASA/ECDC* pieņemto Covid-19 aviācijas veselības drošības protokolu[40], kurā sniegti norādījumi par to, kā sekmēt pasažieru gaisa pārvadājumu

---

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

35 Swissport Belgium 2020. gada 8. jūnijā iesniedza bankrota pieteikumu, kā rezultātā Briseles lidostā turpināja strādāt tikai viens uzņēmums, kas nodrošināja apkalpošanu uz zemes. Kopš 2020. gada 1. jūlija šos pakalpojumus nodrošina *Alyzia SAS*. Kamēr nav noorganizēts konkurss jauna pakalpojumu sniedzēja iecelšanai saskaņā ar parasto procedūru, šim Francijas uzņēmumam ir piešķirta pagaidu darbības licence uz sešu mēnešu laikposmu bagāžas apstrādes un perona dienestu pakalpojumu sniegšanai. Tas var sniegt arī pasažieru apkalpošanas (piemēram, reģistrācijas) un tīrīšanas pakalpojumus. Avots: *BAC*.

36 Dažas dalībvalstis paziņoja par visu iekšējo ES lidojumu aizliegumu, nosakot dažus izņēmumus (piemēram, ārkārtas vai repatriācijas lidojumus). Dažas dalībvalstis paziņoja par aizliegumiem, kas attiecas uz vienu dalībvalsti vai dažām dalībvalstīm. Septiņas dalībvalstis neizmantoja regulas 21. un 21.a pantā paredzēto iespēju, jo uzskatīja, ka sabiedrības veselības apsvērumu dēļ tas nav vajadzīgs. Tās deva priekšroku veselības aizsardzības pasākumiem (piemēram, testēšanai un izsekošanai) un pasākumiem, ar kuriem tika ierobežota no konkrētiem reģioniem vai valstīm nākušu personu ieceļošana to teritorijā vai arī izvirzīti nosacījumi attiecībā uz šo personu ieceļošanu.

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

38 https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html *NOTAM* paziņojumi satur visu informāciju par nosacījumiem, kurus valstis noteikušas attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

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

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

drošu un pakāpenisku atjaunošanu, Komisija regulāri ir aicinājusi civilās aviācijas iestādes pārskatīt noteiktos lidojumu aizliegumus. Tā rezultātā dalībvalstis pakāpeniski ir atcēlušas noteiktos lidojumu ierobežojumus, dažkārt aizstājot tos ar citiem pasākumiem, piemēram, ceļošanas ierobežojumiem vai sabiedrības veselības aizsardzības pasākumiem. Taču vasarā dažas dalībvalstis sāka atjaunot lidojumu aizliegumus attiecībā uz vairākām dalībvalstīm, reaģējot uz Covid-19 gadījumu skaita palielināšanos vairākās valstīs[41].

Regulā (ES) 2020/696 paredzētā vienkāršotā procedūra ļauj dalībvalstīm īstenot ārkārtas pasākumus Covid-19 pandēmijas apkarošanai, neradot nevajadzīgu administratīvo slogu, vienlaikus saglabājot dalībvalstu pienākumu pienācīgi pamatot šo pasākumu nepieciešamību, ņemot vērā to būtisko negatīvo ietekmi uz iekšējā tirgus darbību, un nodrošināt, ka tas ir samērīgs ar izvirzīto sabiedrības veselības aizsardzības mērķi.

Šobrīd Covid-19 ir izplatījusies visā pasaulē — saslimušie ir piecos kontinentos. Krīzes sākumā gan PVO, gan Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) un *ECDC* norādīja, ka īstermiņa ceļošanas ierobežojumi varētu sekmēt uzliesmojuma lokalizēšanu, palēninot slimības izplatīšanos. Taču pierādījumi liecina, ka lielākajā daļā situāciju cilvēku pārvietošanās un preču aprites ierobežošana ilgākā laikposmā nav efektīvs pandēmijas apkarošanas veids un var novirzīt resursus no citiem iejaukšanās pasākumiem[42]. Pat tad, ja pandēmija turpinās radīt būtisku sabiedrības veselības apdraudējumu ES valstīs, šobrīd var teikt, ka kopš krīzes sākuma ir notikuši būtiski pavērsieni, piemēram, ir uzlabojušās zināšanas par pārneses risku un citu diagnostikas un profilakses pasākumu izstrāde, kas ļauj pakāpeniski atjaunot transporta pakalpojumu sniegšanu[43]. Visas dalībvalstis ir ieviesušas arī citus pasākumus, piemēram, veselības aizsardzības un sanitāros pasākumus, kas ir izrādījušies piemērotāki, efektīvāki un samērīgāki Covid-19 pandēmijas apturēšanai nekā lidojumu ierobežojumi[44].

Dažas dalībvalstis uzskata, ka, tā kā epidemioloģiskā situācija ir grūti prognozējama, varētu nākties atjaunot lidojumu aizliegumus, savukārt citas dalībvalstis, kuras atsaucās uz Komisijas aicinājumu piedalīties apspriešanā, uzskata, ka pastāv citi pasākumi un mehānismi, ar kuru palīdzību nodrošināt slimības izplatības ierobežošanu, un ka vienpusēji lidojumu ierobežojumi traucētu saskaņoti reaģēt uz Covid-19 pandēmiju un kavētu ekonomikas atveseļošanos. Turklāt tās norāda, ka Regulas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem 21. pants arī turpmāk ļaus dalībvalstīm pienācīgi pamatotos gadījumos īstenot nepieciešamos ārkārtas pasākumus.

Tagad, kad *EASA/ECDC* ir pieņēmuši Covid-19 aviācijas veselības drošības protokolu[45], aviosabiedrības uzskata, ka vienpusēji lidojumu ierobežojumi vairs nav vajadzīgi un tos varētu atcelt, jo uzraudzības pasākumi pirms lidojuma un augstais veselības un drošības līmenis gaisa kuģos ir uzskatāms par efektīvāku un samērīgāku veidu, kā apkalpot pasažierus no valstīm ar augstākiem saslimšanas rādītājiem, nekā lidojumu aizliegumi. Vienpusēji

41 2020. gada oktobrī iekšējo ES lidojumu aizliegumi joprojām bija spēkā četrās dalībvalstīs.

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 Sk. *EASA/ECDC* Covid-19 aviācijas veselības drošības protokolu.

44 ECDC sniegtā informācija liecina, ka, tā kā šobrīd jau ir ieviestas īpašas Covid-19 uzraudzības sistēmas un plaši sabiedrības veselības aizsardzības pasākumi un notiek pastāvīga iedzīvotāju testēšana un kontaktpersonu izsekošana, valstīm vajadzētu būt labāk sagatavotām jaunu saslimšanas gadījumu viļņu novēršanai un kontrolei.

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

iekšējo ES lidojumu aizliegumi, kas noteikti, pamatojoties uz kritērijiem, kuri dažādās valstīs atšķiras, un kas nereti tiek ieviesti, informējot tikai dažas stundas iepriekš, un vairumā gadījumu tiek noteikti tikai uz īsu periodu, tirgū ir radījuši lielu apjukumu un juridisko nenoteiktību, negatīvi ietekmējot gan pārvadātājus, gan pasažierus, kā arī netiešā veidā ietekmējot apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju un lidostu situāciju. Nozares pārstāvji uzskata, ka ES līmenī koordinēta pieeja ar objektīviem kritērijiem, kas tiek vienādi piemēroti visā ES teritorijā, varētu palīdzēt novērst apjukumu tirgū[46].

Lai gan ir skaidrs, ka Covid-19 pandēmija turpinās, jauniegūtā informācija par pandēmijas attīstību, labākas zināšanas par vīrusu un tā epidemioloģiju un visaptverošu veselības aizsardzības un sanitāro pasākumu ieviešana visās dalībvalstīs, šķiet, vairs nekādi neattaisno nepieciešamību dalībvalstīm noteikt iekšējo ES lidojumu aizliegumus nolūkā apkarot Covid-19 pandēmiju. Tādējādi nav izpildīts 21.a panta 4. punktā paredzētais nosacījums vienkāršoto procesuālo noteikumu piemērošanas pagarināšanai pēc 2020. gada 31. decembra.

4 Secinājums

Laikā, kad šis ziņojums tiek iesniegts Eiropas Parlamentam un Padomei, gaisa satiksmes līmenis joprojām ir ievērojami zemāks salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā. Lai gan pastāv grūtības precīzi paredzēt gaisa satiksmes līmeņa uzlabošanos, ir pamats gaidīt, ka ar Covid-19 pandēmiju saistītais zemais gaisa satiksmes līmenis un pasažieru pieprasījums saglabāsies visā 2021. gada garumā. Tāds līmenis, kāds pastāvēja pirms Covid-19, tiks sasniegts vairākus gadus. Taču šobrīd ir pāragri izdarīt secinājumus par to, vai lidojumu atcelšana tikpat lielos apmēros būs vērojama arī pēc 2021. gada.

Valstu noteiktie un nesaskaņotie ierobežojumi attiecībā uz pasažieriem un lidojumiem uz/no noteiktiem galamērķiem, karantīnas prasības, sanitārie pasākumi, kas ļauj droši ceļot, un patērētāju uzticība būs galvenie faktori, kas noteiks, cik ātri gaisa satiksmes līmenis atjaunosies.

Covid-19 pandēmijas noturības un tā ietekmes uz gaisa satiksmi dēļ ir gaidāms, ka gaisā pārvadātāji arī 2021. gadā saskarsies ar likviditātes problēmām, kas varētu izraisīt to darbības licences apturēšanu. Paredzams, ka sarežģītie tirgus apstākļi apkalpošanas uz zemes pakalpojumu nozarē turpināsies arī 2021. gadā un vēl vairāk pasliktinās apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju finansiālo situāciju, tādējādi palielinot turpmāko bankrota gadījumu risku. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu pārtraukšana un apgrūtināta apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju piekļuve finansējumam, visticamāk, būs vērojama visā 2021. gada garumā.

Tādējādi ir izpildīti nosacījumi, lai ar deleģēto aktu varētu pagarināt 9. panta 1.b punktā minētos pasākumus attiecībā uz pagaidu licencēm un 24.a panta 3. punktā minētos pasākumus attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, kuru beigu termiņš šobrīd ir 2020. gada 31. decembris.

Ņemot vērā iepriekš minēto un to, ka šo pasākumu beigu termiņš ir 2020. gada 31. decembris, kā arī to, ka saskaņā ar 9. panta 1.b punkta un 24.a panta 3. punkta nosacījumiem šie pasākumi joprojām ir nepieciešami, Komisija ar deleģēto aktu pagarinās

[46] Sk. 14. zemsvītras piezīmi Priekšlikumā Padomes ieteikumam par saskaņotu pieeju brīvas pārvietošanās ierobežošanai, reaģējot uz Covid-19 pandēmiju.

atkāpes, kas attiecas uz **darbības licencēm** un **apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju atlasi**, līdz 2021. gada 31. decembrim.

Attiecībā uz pašreizējo atkāpi attiecībā uz **apkalpošanas uz zemes pakalpojumu līgumu derīguma termiņa** pagarināšanu, kura ļauj šos līgumus pagarināt līdz 2022. gada 31. decembrim, Komisija, pamatojoties uz pieejamiem ierobežotajiem ilgtermiņa datiem, šobrīd neuzskata, ka būtu izpildīti nosacījumi šīs atkāpes pagarināšanai pēc 2022. gada beigām. Tomēr Komisija turpinās rūpīgi uzraudzīt situāciju.

Attiecībā uz dalībvalstu iespēju īstenot ārkārtas **pasākumus nolūkā atteikt vai ierobežot satiksmes tiesību izmantošanu vai paredzēt nosacījumus to izmantošanai**, lai tādējādi apkarotu Covid-19 pandēmiju, jānorāda, ka, ņemot vērā pieejamos pierādījumus par pandēmijas attīstību un zināšanas par slimības pārneses risku, šādi pasākumi vairs nav nepieciešami saistībā ar to, ka pastāv citi slimības izplatības apturēšanai piemērotāki pasākumi, piemēram, iedarbīgi veselības aizsardzības un sanitārie pasākumi, kā arī saistībā ar Regulas par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem 21. pantu. Tādējādi nav izpildīts 21.a panta 4. punktā paredzētais nosacījums šā pasākuma pagarināšanai ar deleģētu aktu, lai attiecinātu to uz laikposmu pēc 2020. gada 31. decembra, un pašreizējais pasākuma piemērošanas laikposms netiks pagarināts.

Komisija turpinās uzraudzīt situāciju aviācijas nozarē un ir gatava vajadzības gadījumā apsvērt turpmākus pasākumus krīzes pārvarēšanai un atbalsta atgūšanai.