



Briselē, 14.9.2020.
COM(2020) 558 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI,

atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/459 (2020. gada 30. marts), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās, 10.a panta 5. punktam

SATURA RĀDĪTĀJS

1.	IEVADS	2
2.	AGRĀK NEPIEDZĪVOTA LEJUPSLĪDE GAISA SATIKSMES JOMĀ	3
a.	Gaisa satiksmes samazinājums 2020. gadā salīdzinājumā ar 2019. gadu (attiecīgajā laikposmā)	3
b.	Gaisa satiksmes samazinājums ir radies Covid-19 uzliesmojuma dēļ	5
c.	Gaisa satiksmes samazinājums tuvākajā nākotnē, visticamāk, saglabāsies	6
3.	TURPINĀT PĒC IESPĒJAS LABĀK IZMANTOT LIDOSTU CAURLAIDES SPĒJU	8
4.	SECINĀJUMI	10

1. Ievads

Kopš 2020. gada sākuma Covid-19 pandēmija būtiski negatīvi ietekmē gaisa transportu Eiropā un pasaulē. 2020. gada jūnijā Starptautiskā gaisa transporta asociācija (IATA) paziņoja, ka 2020. gadā aviosabiedrībām paredz nepieredzētus tīros zaudējumus – 83,4 miljardus USD (3,2 % tīrās peļņas)¹. Veselības aizsardzības pasākumi un ceļošanas ierobežojumi, kurus ES dalībvalstis un trešās valstis ieviesa, reaģējot uz pandēmiju, kopumā ievērojami mazinājuši patērētāju pieprasījumu un uzticību, un tas savukārt izraisījis rekordlielu ilgstošu gaisa satiksmes samazināšanos Eiropas Savienībā². Eiropas gaisa telpā veikto lidojumu skaits 2020. gada martā un aprīlī samazinājās pat par 90 % salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā³. Eiropas lidostas 2020. gada 1. martā joprojām apkalpoja vairāk nekā 5 miljonus pasažieru, taču pasažieru skaits samazinājās un 2020. gada 31. martā bija vairs tikai 174 000 (samazinājums par 97,1 % salīdzinājumā ar to pašu datumu 2019. gadā). 2020. gada 26. jūlijā apkalpoto pasažieru skaits bija par 72 % mazāks nekā šajā datumā 2019. gadā⁴.

ES 2020. gada 30. martā pieņēma Regulu (ES) 2020/459, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 95/93 (Regulu par laika nišām); tās mērķis bija sniegt aviosabiedrībām palīdzību, piemērojot noteikumu “izmanto vai zaudē”. Saskaņā ar Regulas par laika nišām 8. panta 2. punktu kopā ar 10. panta 2. punktu gaisa pārvadātājiem ir jāizmanto vismaz 80 % no tiem piešķirtās laika nišu virknes, citādi tie zaudē priekšroku šo laika nišu izmantošanā. Grozījums no izmantošanas prasības atbrīvo daļu no 2019./2020. gada ziemas sarakstu sezonas un 2020. gada vasaras sarakstu sezonu, kas ilgst līdz 2020. gada 24. oktobrim. Grozījuma mērķis bija aizsargāt gaisa pārvadātāju finansiālo stāvokli un novērst negatīvo ietekmi uz vidi, ko rada tukši vai lielākoties tukši lidojumi, kurus veic tikai ar mērķi saglabāt attiecīgās lidostas laika nišas. Grozījumā paredzēts, ka Komisijai līdz 2021. gada 2. aprīlim ir iespēja pagarināt atbrīvojuma ilgumu ar vienu vai vairākiem deleģētajiem aktiem.

Saskaņā ar Regulas par laika nišām 10.a panta 5. punktu Komisijai pastāvīgi jāpārtrauc gaisa satiksme un Covid-19 situācija ar mērķi pievērsties 10.a panta 4. punktā noteiktajiem kritērijiem; minētie kritēriji ir šādi:

- gaisa satiksmes līmeņa samazinājums 2020. gadā salīdzinājumā ar līmeni 2019. gadā (attiecīgajā laikposmā);
- gaisa satiksmes samazinājums radies Covid-19 uzliesmojuma dēļ;
- gaisa satiksmes samazinājums tuvākajā nākotnē, visticamāk, saglabāsies.

Saskaņā ar to pašu pantu Komisijai, balstoties uz tai pieejamo informāciju, līdz 2020. gada 15. septembrim jāiesniedz kopsavilkuma ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei un, ja nepieciešams, jāpieņem deleģēts akts, kas pagarina atbrīvojuma ilgumu.

¹ *Economic Performance of the Airline Industry*, 2020. gada jūnijs.

² Pasaules veselības organizācija 30. janvārī to pasludināja par starptautisku sabiedrības veselības ārkārtas situāciju, bet 11. martā — par pandēmiju; [https://www.who.int/news-room/detail/30-01-2020-statement-on-the-second-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)](https://www.who.int/news-room/detail/30-01-2020-statement-on-the-second-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-novel-coronavirus-(2019-ncov)) un <https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>.

³ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-04/draft-performance-review-report-prr2019.pdf>. Strauji kritās arī kravas pārvadājumu apjoms: IATA ziņoja, ka laikposmā no 2019. gada aprīļa līdz 2020. gada aprīlim pasaules mērogā kravas tonn kilometru skaits samazinājās par 27,7 % (Alan Dron, *Aviation Daily*, 2020. gada 4. jūnijs).

⁴ <https://www.aci-europe.org/european-airports-passenger-traffic-1-march-26-july-2020>

Šajā kopsavilkuma ziņojumā stāvoklis tiek vērtēts pēc datiem, kas iegūti no Eirokontroles, tādu aviosabiedrību izlases, kuras pārstāv 70 % no kopējās satiksmes ES, kā arī no laika nišu koordinatoriem un ceļojumu aģentiem, un pēc Eiropas Slimību profilakses un kontroles centra (ECDC), Pasaules veselības organizācijas (PVO) un dalībvalstu sniegtās informācijas par epidemioloģisko situāciju un prognozēm, kā arī veiktajiem lokalizēšanas pasākumiem.

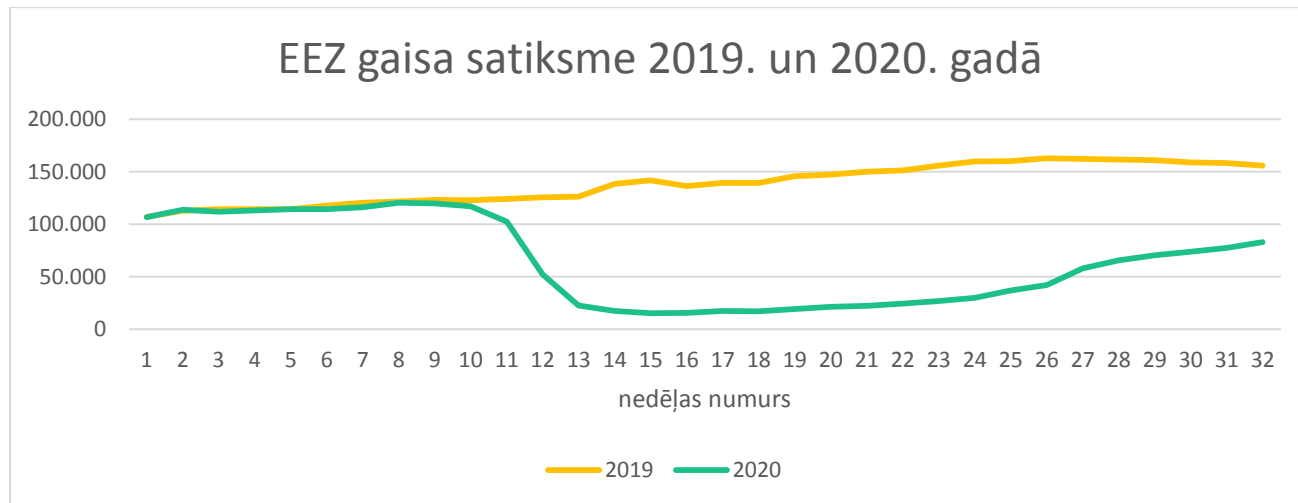
2. Agrāk nepiedzīvota lejupslīde gaisa satiksmes jomā

a. Gaisa satiksmes samazinājums 2020. gadā salīdzinājumā ar 2019. gadu (attiecīgajā laikposmā)

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 satiksmes lejupslīde EEZ sākās 11. nedēļā, kad salīdzinājumā ar to pašu nedēļu 2019. gadā tika konstatēts samazinājums par 17 %. Lejupslīde turpinājās strauji — samazinājums par 59 % un 82 %, salīdzinot ar 2019. gadu, attiecīgi 12. un 13. nedēļā. Zemākās vērtības tika reģistrētas 15. un 16. nedēļā (samazinājums par 89 %). Pēc tam satiksme pakāpeniski sāka palielināties, tomēr 2020. gada 22. jūnijā (26. nedēļā) tās līmenis joprojām bija tikai 26 % no 2019. gada līmeņa, t. i., satiksmes samazinājums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu bija 74 %. Līdz 2020. gada augusta vidum satiksmes līmenis salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā joprojām bija par 47 % zemāks.

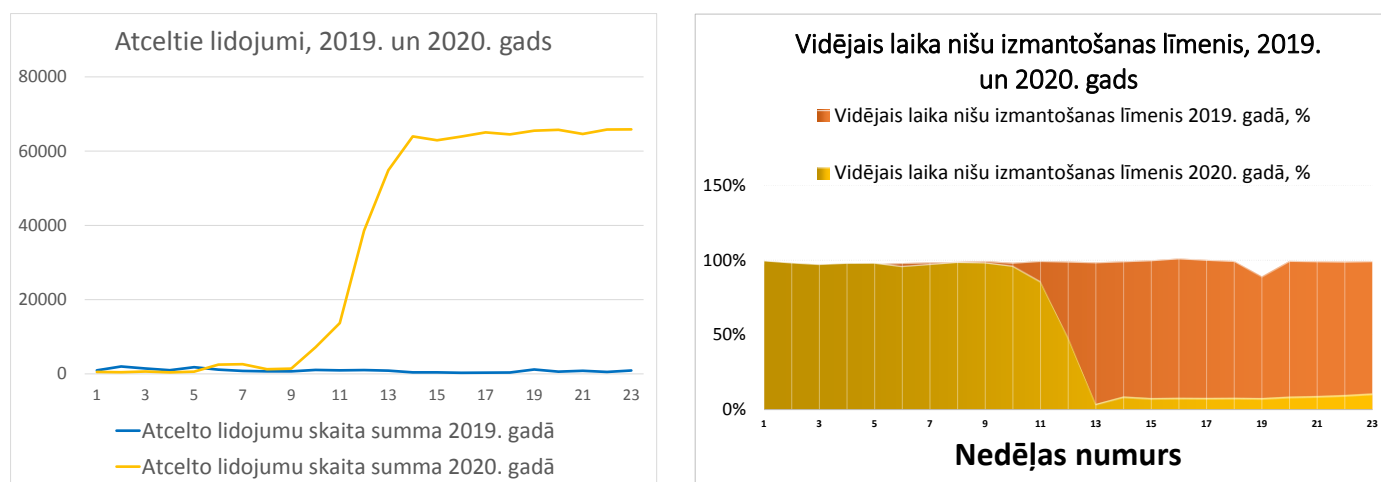
1.1. attēls



(Avots: Eirokontrolle)

Satiksmes samazinājuma rezultātā, salīdzinot ar to pašu laikposmu 2019. gadā, strauji samazinājās laika nišu izmantošanas līmenis (1.3. attēls) un pieauga lidojumu atcelšanas gadījumu skaits (1.2. attēls). No 11. nedēļas ir vērojams straujš laika nišu izmantošanas samazinājums, kas no 14. nedēļas nostabilizējās ļoti zemā līmenī un joprojām ir zem 20 %. Lidojumu atcelšanas gadījumu skaits sāk palielināties no 9. nedēļas un pieaug straujāk no 11. nedēļas.

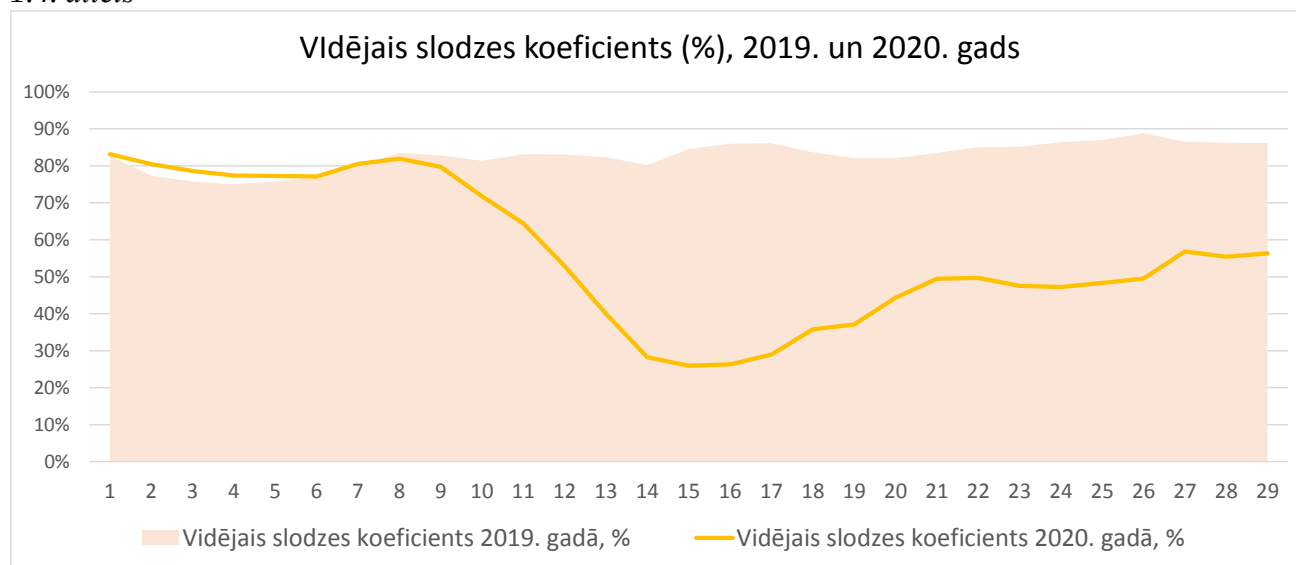
1.2. un 1.3. attēls.



Avots (1.2. un 1.3. attēls) – dati, kurus Komisija ieguvusi no gaisa pārvadātājiem⁵.

Savukārt vidējais slodzes koeficients desmit Eiropas gaisa pārvadātājiem, kas iesnieguši datus Komisijai, samazinājās no 80 % 9. nedēļā uz 26 % 15. nedēļā. Gaisa pārvadātāji ne vien veic mazāk lidojumu, bet arī rezervāciju skaits nedaudzajos atlikušajos lidojumos joprojām ir mazs. 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).

1.4. attēls



Avots: dati, kurus Komisija ieguvusi no gaisa pārvadātājiem⁶.

⁵ Deviņi prāvi 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 atsaucē datums). Desmit nozīmīgi Eiropas gaisa pārvadātāji (vēsturiskie, zemo cenu un reģionālie) Komisijai iesniedza datu kopu par atceltajiem lidojumiem.

b. Gaisa satiksmes samazinājums ir radies Covid-19 uzliesmojuma dēļ

Covid-19 ir izplatījies visā pasaulē — saslimušie ir piecos kontinentos. Lai gan PVO un ECDC kopumā neuzskata ceļošanas ierobežojumus par visefektīvāko pandēmijas apkarošanas veidu, gan PVO kopā ar Starptautisko civilās aviācijas organizāciju (ICAO), gan ECDC ir norādījuši, ka īstermiņa ceļošanas ierobežojumi var sekmēt uzliesmojuma lokalizēšanu⁷. Daudzas valstis, reaģējot uz Covid-19 uzliesmojumu, ieviesa lidojumu aizliegumus un ceļošanas ierobežojumus, un daži no tiem ir spēkā joprojām⁸. Tas ir smagi ietekmējis starptautisko gaisa satiksmi, jo ierobežojumi, kas pieļauj tikai “būtiskus braucienus”, samazina pieprasījumu tiktāl, ka vairumu maršrutu vairs nevar nodrošināt komerciāli⁹.

Iekšējo ES lidojumu aizliegumu pamatā ir dalībvalstu uzskats, ka tas ir pasākums, kura mērķis ir apturēt Covid-19 izplatību, bažas, ka dažu valstu pieņemtie pasākumi nebūs pietiekami efektīvi, un PVO un ECDC statistikas dati par jaunu slimības gadījumu skaitu¹⁰. Ceļošanas un lidojumu aizliegumu tvērums bija atšķirīgs¹¹. Lai veicinātu kravu pārvadājumu pakalpojumu pastāvīgu īstenošanu, Komisija ieviesa pamatnostādnes par kravu gaisa pārvadājumu veicināšanu Covid-19 pandēmijas laikā¹². Attiecībā uz lidojumiem starp dalībvalstīm aizliegumu maksimālais līmenis tika reģistrēts laikposmā no 2020. gada 20. marta līdz 26. martam, kad lidojumu aizliegumus bija ieviesušas 20 dalībvalstis¹³. Pēc tam aizliegumi tika pakāpeniski samazināti — 31. martā lidojumu aizliegumi bija noteikti 16 dalībvalstīs, bet 6. aprīlī — 14 dalībvalstīs. Situācija 7. jūlijā ir tāda, ka lidojumu aizliegumi ir noteikti 7 dalībvalstīs attiecībā uz dažām konkrētām valstīm, kurās Covid-19 gadījumu skaits ir lielāks¹⁴.

Attiecībā uz lidojumiem ārpus ES — Komisija 2020. gada 16. martā pieņēma paziņojumu¹⁵, kurā ieteikts uz vienu mēnesi noteikt pagaidu ierobežojumu nebūtiskiem braucieniem no trešām valstīm uz ES+ zonu¹⁶. ES valstu vai valdību vadītāji 2020. gada 17. martā vienojās ieviest pagaidu ierobežojumu attiecībā uz nebūtiskiem braucieniem. To ieviesa arī četras Šengenas asociētās valstis. Šis ierobežojums kopš tā laika ir vairākkārt pagarināts.

⁶ 10 prāvi Eiropas gaisa pārvadātāji (vēsturiskie, zemo cenu un reģionālie) Komisijai iesniedza datu kopu par slodzes koeficientiem.

⁷ <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx>.

<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Considerations-related-to-measures-for-travellers-reduce-spread-COVID-19-in-EUEEA.pdf>.

⁸ Ilgtermiņa ceļošanas ierobežojumi parasti nav efektīvi, kad ir ieviesti pienācīgi lokalizēšanas pasākumi.

⁹ To apstiprina a) apakšpunktā aprakstītais satiksmes samazinājums, un tas ir iemesls, kāpēc atbrīvojums vispār tika ieviests.

¹⁰ ICAO ir noteikusi prasību, ka par ceļošanas ierobežojumiem, kuri būtiski ietekmē starptautisko gaisa transportu, ir jāpaziņo PVO. Attiecībā uz ES — Regulā (EK) Nr. 1008/2008 ir noteikts, ka par tādu lidojumu aizliegumiem, kurus veic EEZ iekšienē, ir jāpaziņo citām dalībvalstīm un Komisijai. Minētajiem aizliegumiem ir jābūt samērīgiem, nediskriminējošiem un pamatotiem.

¹¹ Aizliegumi var būt vērsti uz vienu vai vairākām dalībvalstīm, tie var aptvert vai nu visus lidojumus, vai visus lidojumus, izņemot repatriācijas lidojumus, kravu pārvadājumus, valsts lidojumus utt.

¹² Eiropas Komisijas pamatnostādnes “Kravu gaisa pārvadājumu veicināšana Covid-19 uzliesmojuma laikā”, pieņemtas 2020. gada 26. martā; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1597918301932&uri=CELEX%3A52020XC0327%2803%29>.

¹³ Ierobežojumi var ietvert arī aizliegumus lidot uz/no valstīm, kas nav EEZ valstis.

¹⁴ Informācija par pašreizējo situāciju attiecībā uz lidojumu aizliegumiem ir pieejama vietnē https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en?modes=3845&category=3800.

¹⁵ COM(2020) 115, 16.3.2020.

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

Papildus regulatīvajai videi svarīgs faktors pandēmijas kontekstā ir patērētāju uzticība, kas ietekmē satiksmes līmeni 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 “nekomfortabli” vai “ļoti nekomfortabli”, ja būtu jādodas uz ārvalstīm ar lidmašīnu¹⁷.

IATA regulāri publicētie ekonomikas ziņojumi par krīzi liecina, ka kopš 2020. gada februāra, salīdzinot datus ar iepriekšējo gadu, rezervāciju skaits samazinājās aizvien straujāk aptuveni līdz aprīļa vidum. Kopš tā laika rezervāciju skaits ir nedaudz palielinājies, taču 2020. gada jūnija beigās samazinājums joprojām ir 82 %. Šķiet, ka pastāv korelācija — palielinoties jaunu saslimšanas gadījumu skaitam, samazinās rezervāciju skaits¹⁸. Turklāt IATA kopš Covid-19 uzliesmojuma sākuma pasūta regulārus apsekojumus par pasažieru uzticēšanos. Aprīlī ap 60 % respondentu norādīja, ka, visticamāk, atsāktu ceļošanu dažus mēnešus pēc pandēmijas mazināšanās. Jūnijā šis rādītājs bija samazinājies līdz 45 %. Respondenti norāda, ka nogaidītu, pirms atsākt ceļot, un šis laikposms būtu 6 mēneši līdz 1 gadam. Tāpēc ir paredzams, ka patērētāju uzticības trūkums tuvākajos mēnešos saglabāsies.

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

c. Gaisa satiksmes samazinājums tuvākajā nākotnē, visticamāk, saglabāsies

Pašreizējos apstākļos ir grūti izvirzīt stabilas prognozes par satiksmes līmeņa izmaiņām. Saskaņā ar Eirokontroles izstrādātajiem scenārijiem¹⁹ (atkarībā no attiecīgi koordinētas²⁰ vai nekoordinētas atlabšanas pieejas) tiek lēsts, ka atbilstīgi optimistiskākajam — koordinētās pieejas — scenārijam gaisa satiksmes līmenis pakāpeniski uzlabosies no zemākā punkta 2020. gada aprīlī līdz 50 % samazinājumam 2020. gada augustā, salīdzinot ar 2019. gada augustu, un 15 % samazinājumam 2021. gada februārī, salīdzinot ar 2020. gada februāri. Saskaņā ar situāciju 30. jūlijā IATA savā ekonomikas prognozē paredz, ka pārvadāto pasažieru kilometri (RPK)²¹ 2020. gadā, salīdzinot ar 2019. gadu, samazināsies par nedaudz vairāk nekā 60 %, bet tāds līmenis, kāds pastāvēja pirms Covid-19, tiks sasniegts, agrākais, 2024. gadā²².

Faktori, kas ietekmēs gaisa satiksmes līmeņa izmaiņas, ir ceļošanas ierobežojumi, tendences attiecībā uz patērētāju veiktajām rezervācijām, kā arī nozarei piemērotie regulatīvie veselības aizsardzības pasākumi. Šie faktori ir cieši saistīti ar iespēju, ka atkal tiks konstatēti slimības gadījumi, un ar to, ka pagaidām nav vakcīnas. Attiecībā uz visām prognozēm pastāv liela neskaidrība.

¹⁷ <https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-sic19cler/socialimpactofcovid-19surveyjune2020measuringcomfortlevelsaroundtheeasingofrestrictions/>. Jāņem vērā, ka Īrijā ir noteikta prasība, ka

visiem starptautiskajiem ceļotājiem, kas ierodas Īrijā, ir jāievēro karantīna. Minētais ietekmē to, kā sabiedrība uztver lidošanas drošību.

¹⁸ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Flexibility-will-be-critical-to-restart/>, 4. slaidis.

¹⁹ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-04/eurocontrol-aviation-recovery-factsheet-27042020.pdf>.

²⁰ Koordinēto pasākumu scenārija pamatā ir tas, ka ir izstrādāta vienota pieeja darbības procedūru ieviešanai un valsts ierobežojumu atcelšanai. Nekoordinēto pasākumu scenārijā tiek pieņemts, ka šī vienotā pieeja netiek īstenota.

²¹ Komerčiālos pasažierkilometrus iegūst, summējot katrā brauciena posmā pārvadāto komercpasažieru skaita un posma attāluma reizinājumus. Iegūtais skaitlis ir vienāds ar visu komercpasažieru nobraukto kilometru skaitu. https://ext.eurocontrol.int/lexicon/index.php/Revenue_passenger-kilometres

²² <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Five-years-to-return-to-the-pre-pandemic-level-of-passenger-demand/>.

Runājot par b) apakšpunktā minētajiem ceļošanas ierobežojumiem, aizliegumu skaits attiecībā uz ES iekšējiem lidojumiem pašlaik sarūk. Komisija ieteica Šengenas zonas dalībvalstīm un Šengenas asociētajām valstīm atcelt iekšējo robežkontroli līdz 2020. gada 15. jūnijam, un tā rezultātā regulārās pasažieru komerciālās satiksmes līmenis paaugstinājās (sk. 1.1. attēlu). Padomes ieteikumā tika norādīts, ka no 1. jūlija atļauja nebūtiskiem braucieniem uz/no sākotnējā sarakstā iekļautām trešām valstīm būtu regulāri jāpārskata. Tomēr, lai gan paredzams, ka ierobežojumu atcelšanas rezultātā Eiropā vasaras periodā gaisa satiksmes līmenis varētu pastāvīgi pieaugt, slimības gadījumu otrais vilnis, kas jau novērots Ķīnas Tautas Republikā un vairākās vietās ES, var no jauna mazināt gaisa satiksmi. Lai gan Eiropā kopumā vērojamās tendences liecina par saslimstības mazināšanos²³, vairumā ES/EEZ valstu joprojām ziņo par slimības pārnesi sabiedrībā, bet dažās valstīs ir jaunu saslimšanas gadījumu vilnis vai plaši, lokalizēti uzliesmojumi²⁴. Arī vēsturiski pandēmijas ir attīstījušās vairākos viļņos. Rezultātā var rasties situācija, ka aizliegumi tiek atjaunoti un gaisa satiksme samazinās.

Attiecībā uz gaisa satiksmes turpmāko pieprasījumu un patērētāju uzticību ieinteresētās personas (aviosabiedrības, ceļojumu aģenti, datorizētu rezervēšanas sistēmu operatori), ar kurām Komisija sazinājās, 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 noteikt 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 paredzēt²⁵.

Dati par pasažieru rezervācijām liecina, ka ikmēneša rezervāciju skaits līdz 2021. gada martam joprojām ir daudz mazāks, salīdzinot ar to pašu mēnesi iepriekšējā gadā. Lai gan rezervāciju uz ES iekšējiem lidojumiem 2020. gada vasarā kļuva vairāk, nešķiet, ka aviosabiedrības spēs sasniegt iepriekšējo gadu līmeni, jo trīs mēnešus rezervācijas netika veiktas. Vēl nav skaidrs, vai šis pieprasījums ir zaudēts jeb vai tas joprojām var tikt atgūts tuvāk lidojuma veikšanas datumam vēlāk sezonā²⁶. Rezervāciju līmenis attiecībā uz lidojumiem ārpus ES ir vēl zemāks.

Attiecībā uz citiem regulatīviem veselības aizsardzības pasākumiem izejas stratēģijas ietvaros aviācijas nozarē īsteno sanitāros pasākumus, piem., tos, kas balstīti uz EASA/ECDC pamatnostādņēm²⁷. Distancēšanās un telpu dezinfekcijas pasākumi var samazināt pasažieru un lidojumu skaitu, ko lidostas var apkalpot, salīdzinot ar situāciju pirms uzliesmojuma. Tie var uz kādu

²³ 2020. gada 25. nedēļa; <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19/surveillance/weekly-surveillance-report>.

²⁴ <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/RRA-Resurgence-of-reported-cases-of-COVID-19-in-the-EU-EEA.pdf>. Vairākās valstīs paziņoto gadījumu likne atkal ir augšupēja (piem., Portugālē, Zviedrijā, Horvātijā, Luksemburgā).

²⁵ 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.

²⁶ Aviosabiedrības norāda, ka patērētājiem ir mainījusies rezervēšanas prakse. Agrāk patērētāji veiku 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.

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

laiku vai ilgstoši samazināt faktisko lidostas caurlaides spēju (un tādējādi arī laika nišu skaitu), salīdzinot ar situāciju pirms Covid-19.

Rezultātā aviosabiedrības tikai pakāpeniski palielina caurlaides spēju, ko piedāvā tirgū, parasti apkalpojot ievērojamu skaitu maršrutu, salīdzinot ar 2019. gadu, taču nodrošinot daudz retākus lidojumus un tādējādi izmantojot mazāk laika nišu virkņu.

Minētais liecina, ka gaisa satiksmes līmenis 2020. gadā neatgriezīsies 2019. gada līmenī. Perspektīvas pēc 2020. gada ir ļoti neskaidras, taču tendence, ka atsākas saslimšana, un vajadzība saglabāt sanitāros lokalizācijas pasākumus liecina, ka gaisa satiksmes rādītāji tik drīz nesasnies 2019. gada līmeni.

3. Turpināt pēc iespējas labāk izmantot lidostu caurlaides spēju

Kopš pieņemts atbrīvojums saistībā ar laika nišu izmantošanu, Komisija ir uzturējusi ciešu saziņu ar galvenajām ieinteresēto personu grupām, aviosabiedrībām, lidostām un laika nišu koordinatoriem, lai pārraudzītu pasākuma īstenošanu. Tas apliecināja, ka pasākuma rezultātā ir radušies zināmi trūkumi.

Laika nišu progresīva nodošana atpakaļ

Regulas par laika nišām 10.a panta 3. punktā (Regulas (ES) 2020/459 redakcijā) ir noteikts, ka šajā pantā paredzēto atbrīvojumu piemēro tikai tad, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs nelietotās laika nišas padara pieejamas koordinatoriem atkārtotai piešķiršanai citiem pārvadātājiem. Regulas 7. apsvērumā ir paredzēts, ka pārvadātāji rīkojas “nekavējoties”, bet 10.a panta 3. punktā konkrēts termiņš nav noteikts. Komisijas dienesti 2020. gada 16. aprīļa vēstulē aviosabiedrībām, lidostām un laika nišu koordinatoriem īpaši aicināja pārvadātājus laika nišas nodot atpakaļ vismaz divas nedēļas pirms sākotnēji plānotās lidojuma dienas. Mērķis bija pilnībā saglabāt atbrīvojuma uzdevumu, vienlaikus optimizējot lidostas caurlaides spējas izmantošanu, kur vien tas iespējams. Gaisa pārvadātāji, kas laika nišas nodotu atpakaļ pietiekami agri, nezaudētu savas vēsturiskās tiesības, taču arī neizniekotu lidostas caurlaides spēju. Zināma pieredze apliecina minētās situācijas ieguvumus. Piemēram, laika nišas, kuras atpakaļ nodeva gaisa pārvadātāji, kas parasti tās būtu izmantojuši pasažieru pakalpojumiem, tika ļauts izmantot kravu pārvadājumiem. Vairākas aviosabiedrības, kas sniedza atsauksmes Komisijai, ir norādījušas, ka bez grūtībām varēja pieprasīt laika nišas no kopējā fonda ar mērķi piedāvāt pakalpojumus dažādos laikos vai — dažos gadījumos — jaunos maršrutos.

Eiropas Lidostu koordinatoru asociācija (EUACA) ir pārraudzījusi praksi saistībā ar laika nišu nodošanu atpakaļ un šīs nodošanas laiku vairākās lidostās²⁸. Apkopotie dati liecina, ka ļoti vēla atcelšana un laiku nišu nodošana atpakaļ, proti, mazāk nekā nedēļu iepriekš, aviosabiedrību vidū bija vērojama galvenokārt attiecībā uz martā plānotajiem lidojumiem. Pakāpeniski gaisa pārvadātāji laika nišas sāka nodot atpakaļ agrāk, un līdz 2020. gada jūnija vidum vairums laika nišu izraudzītājās

²⁸ EUACA apkopoja datus par šādām lidostām: Amsterdamā (NL); Stokholmas Ārlandas lidosta (SE); Barselona, Palma de Maļorka, Madride, Laspalmasa (ES); Brisele (BE); Parīzes Šarla de Golla lidosta. Liona, Nica, Nante (FR); Diseldorfa, Frankfurte (DE); Faru, Funšala, Lisabona, Portu, Pontadalgada (PT); Grāca, Insbruka, Klāgenfurte, Linca, Vīne, Zalcburga (AT); Helsinki (FI); Hērakleja (EL); Krakova, Varšava (PL); Larnaka (CY); Londonas Hītrovas lidosta, Londonas Stenstedas lidosta (UK); Oslo (NO); Prāga (CZ); Sofija (BG)

lidostās tika nodotas atpakaļ trīs nedēļas pirms plānotā lidojuma veikšanas datuma un vēl agrāk, taču būtiska daļa (34,6 %) joprojām atpakaļ tika nodota vēlāk²⁹.

Ieinteresētās personas parasti norāda, ka kravu pārvadājumu gadījumā tādus pasākumus varētu plānot tikai nedaudz iepriekš, taču valda liela vienprātība par to, ka pasažieru komerciālo lidojumu gadījumā plānošanai vajag vairāk laika. No vienas puses, tas liecina, ka gadījumā, ja aviosabiedrības pastāvīgi laika nišas nodod atpakaļ pietiekamu laiku iepriekš, pastāv iespēja, ka vairāk aviosabiedrību varētu plānot un īslaicīgi izmantot šīs laika nišas dažādu pakalpojumu sniegšanai. Tas nodrošinātu ieguvumus pasažieriem un kopumā arī savienojamības uzturēšanas nolūkā. No otras puses, dažas aviosabiedrības norāda, ka pasažieru rīcība rezervēšanā ir būtiski mainījusies un, kā skaidrots iepriekš, pasažieri par lidojuma rezervāciju tagad izlemj četrās nedēļās pirms plānotās lidojuma dienas. Šīs aviosabiedrības apgalvo, ka tās četras nedēļas iepriekš nevar pietiekami paredzēt lidojumu slodzes koeficientu, lai pieņemtu apzinātu lēmumu par to, vai vajadzētu veikt lidojumu vai nodot atpakaļ laika nišu.

Lidostām un lidostu pakalpojumu sniedzējiem ir grūti efektīvi plānot lidojumus

Lidostas, kuras sniegušas Komisijai atsauksmes, apgalvo — jo tuvāk plānotajam lidojuma datumam laika nišas nodod atpakaļ, jo grūtāk un dārgāk tām ir plānot lidojumus. Plānošana ietver apsvērumus, kas saistīti ar personālu, infrastruktūras atvēršanu un saistītiem pakalpojumiem (piem., drošības aprikojumu un personālu, termināļa caurlaides spēju, darbībām ar piebīdāmo trapu, uzkopšanas personālu, elektrību, IT sistēmām). Par paredzēto mazāka satiksmes intensitāte lidostām radīs augstākas izmaksas, nekā nepieciešams, bet lielāka satiksmes intensitāte, par kuru paziņots neilgu laiku iepriekš, var radīt situāciju, kad trūkst darbinieku un ir grūtības plānot distancēšanos un sanitāros pasākumus. Gan vienā, gan otrā gadījumā lidostām rodas būtiskas izmaksas.

Riski, kas ietver konkurences pazūšanu lidostās

Laika nišas 2020./2021. gada ziemas sarakstu sezonā būs piešķirtas, zinot, ka sezonu raksturo atlabšana no koronavīrusa sekām un ka tuvākajos mēnešos pieprasījums joprojām varētu neparedzami mainīties. Zinot par iespēju pagarināt atbrīvojumu laika nišu piešķiršanas periodā, aviosabiedrības laika nišas var pieprasīt, lai palielinātu savu laika nišu portfeli. Aviosabiedrības var pieprasīt vairāk laika nišu, nekā tām pienāktos saskaņā ar vēsturiskajām tiesībām. Pateicoties atbrīvojumam, nebūtu nepieciešams tās izmantot, lai iegūtu tās pašas laika nišas nākamajā līdzvērtīgajā sezonā. Turklāt tā vietā, lai atbrīvotu neizmantotās laika nišas, tās var neļaut tirgū ienākt konkurentiem. Tas ir īpaši problemātiski gadījumos, kad aviosabiedrības jau ir paziņojušas, ka neplāno laika nišas izmantot nemaz vai vairs nevar tās izmantot, jo ir nolēmušas galīgi samazināt savu gaisa kuģu floti un personālu.

Situācijas novērtēšanā arī jāpievēršas riskam, ka turpmākajās sezonās var strukturāli samazināties aviosabiedrību tirgū laistās jaudas — vai nu gaisa kuģu izņemšanas, vai tirgus pamešanas dēļ. Tirgus var stabilizēties zemākā līmenī par 2019. gadā pieredzēto, un rodas jautājums, kurā brīdī jāliek aviosabiedrībām pielāgoties samazinātās satiksmes situācijai, ko izraisījusi pandēmija, un jāatjauno noteikums “izmanto vai zaudē” (80/20).

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

4. Secinājumi

Pašlaik, neraugoties uz to, ka gaisa satiksmes līmenis pakāpeniski pieaug, tas joprojām ir zems, salīdzinot ar to pašu laikposmu 2019. gadā. Lai gan pastāv grūtības precīzi paredzēt gaisa satiksmes līmeņa uzlabošanos, ir pamats sagaidīt, ka tas tuvākajā nākotnē neatgriezīsies tādā līmenī, kāds bija pirms Covid-19. Nozīmīgi faktori būs valdības noteiktie ceļošanas un lidojumu ierobežojumi uz/no konkrētiem galamērķiem, sanitārie pasākumi, kas ļaus droši ceļot, un patērētāju uzticība. Satiksmes lejupslīde un uzlabošanās ir cieši saistīta ar Covid-19 uzliesmojumu. Tādējādi tiek izpildīti ievadā aprakstītie 10.a panta 4. punkta nosacījumi, proti, ar deleģētu aktu atbrīvojumu var pagarināt ilgāk par 2020. gada vasaras sarakstu sezonu.

Tomēr, piemērojot pašreizējos pasākumus, ir konstatēti zināmi trūkumi, kas var būt pamats turpmākām pārdomām par atbilstošu politikas reakciju.

Komisija secina:

- noteikuma “izmanto vai zaudē” pastāvīga atvieglošana ir nepieciešama ilgāk par 2020. gada vasaras sarakstu sezonu;
- saglabājas ievērojama neskaidrība par pandēmijas turpmāko attīstību un tādējādi arī par virzību uz satiksmes līmeņa un tendenču stabilizāciju pēc 2020. gada, it īpaši ilgāka termiņa perspektīvā. Tāpēc var būt nepieciešami regulatīvi papildpasākumi, kas ietver vairāk nekā atbrīvojuma vienkāršu pagarināšanu ar deleģētu aktu;
- šādā ilgāka termiņa perspektīvā noteikuma “izmanto vai zaudē” atvieglošana, iespējams, būs jāveic tā, lai minimalizētu katru kropļojošu ietekmi uz tirgu un sekmētu lidostu ierobežotās caurlaides spējas labāko iespējamo izmantošanu, vienlaikus novēršot jaunu siltumnīcefekta gāzu izplūdi, ko rada tukši vai pustukši lidojumi, kurus veic tikai ar mērķi saglabāt attiecīgās lidostas laika nišas.

Komisija pagarinās laika nišu izmantošanas noteikuma atvieglošanu ar deleģētu aktu tik, cik tas būs pamatoti saskaņā ar novēroto situāciju.

Par darbību ilgāka termiņa perspektīvā Komisija turpinās apspriesties ar ieinteresētajām personām par to, kā īstenot atbrīvojumu saistībā ar laika nišu izmantošanu, un par šā atbrīvojuma trūkumiem, lai noteiktu atbilstošu politikas reakciju.