**Informatīvais ziņojums**

**"Par kritisko situāciju aviācijas un tūrisma nozarē saistībā ar starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem"**

**1. Informatīvā ziņojuma izstrādes nepieciešamības pamatojums**

Saskaņā ar 2020.gada 9.jūnija Ministru kabineta noteikumu Nr. 360 “Epidemioloģiskās drošības pasākumi vīrusa Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai” (turpmāk – MK noteikumi Nr.360) V sadaļas “Ierobežojumi starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, tūrismam un ceļošanai[[1]](#footnote-2)” 35.punktu starptautiskie pasažieru pārvadājumi caur lidostām, ostām, ar autobusiem un dzelzceļa transportu ir aizliegti no/uz Slimību profilakses un kontroles centra (turpmāk – SPKC) tīmekļvietnē publicētajām valstīm, kurās ir reģistrēta tāda Covid-19 infekcijas izplatība, kas var radīt nopietnu sabiedrības veselības apdraudējumu. SPKC nerekomendē doties uz valstīm, kuru kumulatīvie saslimstības ar Covid-19 rādītāji ir virs 25 gadījumiem uz 100 000 iedzīvotāju [[2]](#footnote-3). Saraksts tiek atjaunots katru piektdienu un tā mainība ik nedēļu liecina, ka, strauji pasliktinoties epidemioloģiskajai situācijai vairākās Eiropas Savienības valstīs, Latvija arvien vairāk faktiski tuvojas ārkārtējā stāvokļa laikā spēkā esošajiem ierobežojumiem, proti, ierobežojumu apjoms *de facto* ir pielīdzināms vispārējam starptautisko pasažieru pārvadājumu aizliegumam, kas bija spēkā ārkārtējās situācijas laikā.

Ierobežojumu apjoms būtiski ir ietekmējis visu starptautisko pasažieru pārvadājumu[[3]](#footnote-4), īpaši aviācijas un tūrisma nozaru ( īpaši tūrisma operatoru un tūrisma aģentūru sektora) darbību. Lai detalizēti raksturotu radušos situāciju, informatīvajā ziņojumā akcentēta iepriekš nosauktu sektoru darbība, kas faktiski nevar pastāvēt uz vietējā vai Baltijas valstu tirgus pieejamības.

 Neskatoties uz līdz šim sniegto atbalsta apmēru aviācijā virs 305 mlj.euro un tūrismā, kur kopumā jau piešķirtais un plānotais atbalsts tūrisma nozarei sastāda aptuveni 45.6 mlj.euro, abas nozares ir nonākušas kritiskā situācijā. Biežā lidojumu saraksta maiņa, kas pie tam notiek ar ļoti īsu iepriekšēju brīdināšanu būtiski sarežģī iespējas efektīvi un operatīvi atbildēt uz pasažieru pieprasījumiem un nekavējoties veikt naudas atmaksu pasažieriem par iegādātajām biļetēm. Pašreiz MK noteikumu Nr. 360 56. punkts nosaka, ka persona, kura 14 dienu laikā uzturējusies kādā no SPKC tīmekļvietnē publicētajām valstīm, uz kurām ir attiecināmi īpašie piesardzības un ierobežojošie pasākumi (dzeltenā un sarkanā saraksta valstis) sakarā ar nelabvēlīgu epidemioloģisko situāciju, jānodrošina pašizolāciju. Arī šis ierobežojums ievērojami ierobežo pasažieru pārvietošanos, jo ierobežojumi būtiski ietekmē personu iespēju strādāt un mācīties.

**2. Problēmjautājumu apraksts**

**2.1. Avio pasažieru pārvadājumu jomā**

Šī gada 8. maijā Baltijas valstu ministri, kas atbildīgi par veselības nozari, vienojās par vienotu pieeju Covid-19 pārrobežu izplatības ierobežošanai Baltijas valstīs. Šī vienošanās ietvēra vienotu valstu saraksta izveidi, nosakot, ka ES, EEZ valstīs, kur Covid-19 14 dienu kumulatīvās saslimstības rādītājs pārsniedz 25 uz 100 000, ir ļoti augsts Covid-19 izplatības risks un uz un no tām nenotiek pasažieru pārvadājumi. Savukārt, Baltijas valstu piederīgajiem ierodoties no valstīm, kur 14 dienu kumulatīvās saslimstības rādītājs pārsniedz 16 uz 100 000, jāievēro 14 dienu pašizolāciju. Ministri vienojās, ka šos valstu sarakstus aktualizēs reizi nedēļā – piektdienās. Tomēr, pieaugot Covid-19 saslimstības rādītājiem Lietuvā un Igaunijā, Baltijas valstu pieeja ir mainījusies un minētā vienošanās vairs netiek īstenota pēc vienotiem principiem.

Līdzšinējā prakse rāda, ka SPKC tīmekļvietnē publicētā valstu saraksta pēc saslimstības rādītājiem ar Covid-19 augsta riska valstis dēļ straujas Covid-19 izplatības ES teritorijā mainās katru piektdienu, kas būtiski apgrūtina plānošanas un biļešu tirdzniecības procesu aviopārvadātājiem, kā arī pasažieriem nedod iespēju būt pārliecinātiem par plānotajiem lidojumiem pat nedēļu iepriekš Aviopārvadātāji veic laicīgu lidojumu plānošanu un biļešu tirdzniecību. līdz ar to katru piektdienu veikt izmaiņas lidojumu sarakstos katrā lidojumu tīkla galamērķa valstī ir apgrūtinoši. Lai ganEiropas Slimību profilakses un kontroles centrs katru dienu aktualizē Covid-19 saslimstības datus un publicē tos savā mājaslapā [[4]](#footnote-5), aviopārvadātājiem ir iespēja iegūt prognozi informācijai lidojumu galamērķu plānošanai, taču tas nav pietiekami Turklāt SPKC nerekomendē braukt uz augsta riska valstu sarakstā iekļautajām valstīm, bet viennozīmīgi nenorāda, ka tas ir aizliegts[[5]](#footnote-6), savukārt MK noteikumi Nr.360 aizliedz pasažieru pārvadājumus uz/no šīm valstīm, vienlaikus paredzot virkni izņēmumu attiecībā uz neregulāriem reisiem.[[6]](#footnote-7) Neskaidrais formulējums radījis pārpratumus, un VAS Starptautiskā lidosta “Rīga”” (turpmāk – Lidosta) ir piedzīvojusi vairākas situācijas, kad pārvadātāji nav sapratuši lidojumu aizliegumu un Lidostai nācies pieprasīt lidojuma atcelšanu plānotajā izlidošanas dienā. Šādas situācijas neveicina labvēlīgu sadarbību ar aviopārvadātājiem, kā arī nenodrošina labu klientu servisu pasažieriem, kopumā pasliktinot VAS Starptautiskās lidostas “Rīga” un nacionālās lidsabiedrības Air Baltic Corporation AS (turpmāk – airBaltic) tēlu. No sava centra Rīgā airBaltic, izmantojot regulārus lidojumus, savieno Latviju un plašāko Baltijas reģionu ar nozīmīgiem politiskiem un biznesa centriem visā Skandināvijā un pārējā Eiropā, kā arī nodrošina arī lidojumus uz starpkontinentālajiem galamērķiem no Latvijas, tādējādi nodrošinot visplašāko galamērķu izvēli tieši no Rīgas ar visaugstāko lidojumu biežumu. Katru nedēļu VAS Starptautiskās lidostas “Rīga” nodrošināto galamērķu skaits ir mainīgs, jūlija beigās tas sasniedza augstāko skaitu kopš Covid-19 ierobežojumu ieviešanas - 50 lidojumu virzienus (pagājušā vasarā 106), bet augusta beigās tikai 33 galamērķus 27 pilsētās.

Aizliedzot tiešos lidojumus uz augsta saslimstības riska valstīm un ņemot vērā faktu, ka starp Baltijas valstīm nepastāv pārvietošanās ierobežojumi, pasažieri (gan ārvalstnieki, gan Latvijas valstspiederīgie, gan Latvijā dzīvojošie, gan diasporas pārstāvji), no augsta riska valstīm Latvijā var ierasties caur kaimiņvalstu lidostām, izmantojot sauszemes transportlīdzekļus un noteikumu Nr.360 paredzētos izņēmumus. Tāpat iespējams ierasties, tranzītam izmantojot kādu no t.s. “drošajām” valstīm, kas SPKC tīmekļvietnē publicētas baltā krāsā. Šādā gadījumā šo pasažieru apzināšana, anketēšana un tālākā uzraudzība ir ievērojami apgrūtināta. Gadījumā, ja pasažieri ierastos ar tiešo lidojumu no augsta riska saslimstības galamērķa, to kontrole un anketēšana tiktu nodrošināta Rīgas lidostā. Tāpat būtu iespēja veikt papildus piesardzības pasākumus, piemēram, atsevišķa transporta vai testu veikšanas organizēšanu, kā arī nodrošināt nesajaukšanos ar citiem pasažieriem. Šobrīd ieviestā pasažieru anketēšana nenodrošina pilnvērtīgu uzraudzību un Covid-19 izplatīšanās kontroli, jo pasažieri (ārvalstu tūristi un Latvijas iedzīvotāji) var rīkoties negodprātīgi, anketās neuzrādot patieso ceļojuma sākuma punktu, bet gan tikai galamērķi, no kura ierodas ar tiešo lidojumu Latvijā. Daļa pasažieru atzīst, ka viņi nesniedz patiesu informāciju aptaujas anketās, kas tiek iesniegtas pārvadātājam, tādēļ aviācijas nozares pārstāvjiem rodas pamatotas bažas par apkopotās informāciju patiesumu. Lielais anketu apjoms un pieejamie resursi būtiski apgrūtina atbildīgo institūciju spējas veikt pilnvērtīgu pasažieru, kam būtu jāievēro pašizolācija, uzraudzību.

Latvijā noteikums par pašizolācijas ievērošanu attiecas arī uz tranzīta/transfera pasažieriem, kas ierodas no zema riska valstīm, bet ceļo tranzītā caur vidēja riska (dzeltenā saraksta) valstīm. Kaimiņvalstis šādiem ceļotājiem piemēro zemāk minētos pašizolācijas nosacījumus, kas samazina Latvijas konkurētspēju un ceļotāji izvēlas neveikt lidojumu uz Latviju, bet ieceļot pa sauszemi pēc atlidošanas uz kaimiņvalstu lidostām. Lietuvā personām, kas atgriežas/ierodas no valstīm, kuras ir COVID-19 skarto valstu sarakstā (koronavīrusa infekcija), vai personas, kas ceļo caur skartajām valstīm, izņemot ceļošanu pa gaisu, neizejot no lidostas tranzīta zonas, ir atceļojušas no valsts teritorijas, ceļojot pa valsts robežu, ir jāiesniedz lidostā vai jūras ostā aizpildīta anketa Valsts Sabiedrības veselības centra darbiniekiem Veselības ministrijas veselības karantīnas kontroles nodaļā (anketa ir pieejama https://nvsc.lrv.lt/lt/epidemiologiniu, Šīs personas tiek pakļautas obligātai izolācijai saskaņā ar procedūru, kas noteikta ar Lietuvas Republikas likumu par infekcijas slimību profilaksi un kontroli. Igaunijā visām personām ar slimības simptomiem ir pienākums pašizolēties. Pienākums pašizolēties ir atkarīgs no izbraukšanas vai tranzīta valsts. Ja koronavīrusa infekcijas ātrums viņu izbraukšanas vai tranzīta valstī ir lielāks par 16, tad cilvēkiem, kas ierodas Igaunijā, būs jāpaliek pašizolācijā divas nedēļas. Praktiski aviācijas segmentā tiek pārtraukta koordinētā sadarbība starp Baltijas valstīm, radot tiešu negatīvu ietekmi uz sektora konkurētspēju reģionā.

Attiecīgi kopumā SPKC valstu saraksta biežās mainības un MK noteikuma prasību dēļ tiek ne tikai būtiski samazināta Latvijas gaisa pārvadātāju, VAS starptautiskās lidostas “Rīga” un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju konkurētspēja un finanšu ilgtspēja (pārvadātāji ir spiesti atcelt vairākus tūkstošus reisu, samazinās aviācijas nozares spēja segt savas izmaksas, radot potenciāli lielāku spiedienu uz valsts budžetu), bet arī tiek kavēta Latvijas ekonomikas atveseļošanās. Turpinot vispārējo aizliegumu, proti, neizdarot šajā ziņojumā norādītos grozījumus, palielināsies risks, ka būs nepieciešams veikt papildu ieguldījumus aviācijas nozares uzņēmumos. Piemēram, airBaltic gadījumā varētu netikt sasniegtas tās atveseļošanās prognozes, par kurām tika ziņots Eiropas Komisijai airBaltic valsts atbalsta lietā Nr. SA.56943. Novēršot de facto lidojumu aizliegumu, tiks mazināts risks par tālākiem ieguldījumiem airBaltic un citos aviācijas nozares uzņēmumos

Ievērojot iepriekš minēto, sniedzam informāciju par citu valstu pieeju un iesniedzam šos priekšlikumus drošai, efektīvai un elastīgai Latvijas aviosavienojamības atjaunošanai, vienlaikus nodrošinot sabiedrības veselības aizsardzību, saglabājot aviācijas nozares starptautisko konkurētspēju un sekmējot Latvijas ekonomikas atveseļošanos kopumā.

**Citu valstu pieeja**

Eiropas Civilās aviācijas konferences (turpmāk – ECAC) dalībvalstu apkopotā informācija[[7]](#footnote-8) liecina, ka liela daļa ECAC dalībvalstu ir atļāvušas veikt lidojumus uz/no ES un EEZ valstīm: Austrija, Beļģija, Bosnija un Hercegovina, Čehija, Vācija, Ungārija (ierobežo ar 1.septembri), Itālija, Nīderlande (izņemot uz Zviedriju un Lielbritāniju), Šveice Horvātija, Kipra un citas valstis. Turklāt pat Baltijas valstu pieeja vairs nav konsekventa., Lietuvā lidojumi ir atļauti uz lielāko daļu Eiropas Savienības (turpmāk – ES) un Eiropas Ekonomiskās zonas (turpmāk – EEZ) valstīm, kā arī uz vairākām trešajām valstīm, tajā skaitā uz valstīm, kas iekļautas augsta riska zonā, epidemioloģisko drošību kontrolējot ar Covid-19 testu veikšanu pasažieriem, savukārt, Igaunijā saskaņā ar valdības 2020.gada 28.augusta lēmumu, no 1. septembra samazinās pašizolācijas laiku. Šāda iespēja ir atsevišķām grupām, pamatā biznesa ceļotājiem. Sākot ar 1. septembri, cilvēkiem ar negatīvu COVID-19 testu, kas ierodas no valstīm ar paaugstinātu infekcijas risku (kur infekcijas līmenis pārsniedz 16 un ir atzīmēts kā sarkans vai valstis, kas nav iekļautas šajā sarakstā, https://vm.ee/en/information-country-and-self-isolated-requirements-p...), ir atļauts doties uz darbu, ja tas ir būtiski, un ar nosacījumu, ka pēc viņu ierašanās viņi nekavējoties pārbauda vīrusa klātbūtni. Gaidot testa rezultātus, jāizvairās no jebkāda kontakta ar citiem cilvēkiem. Negatīva testa rezultāta gadījumā kustības brīvības ierobežojums attiecas uz pirmajām septiņām dienām, t. i., ārkārtas situācijās ir atļauts doties uz darbu vai iepirkties, bet ir jāizvairās no nebūtiskiem kontaktiem. Viņiem jāveic otrais tests ne agrāk kā 7 dienas pēc pirmā testa, un, ja tests arī ir negatīvs, viņi var brīvi turpināt savu ikdienas dzīvi. Tas nozīmē, ka 14 dienu ierobežojums pārvietošanās brīvībai uz viņiem neattiecas pēc divām negatīvām pārbaudēm. Ārzemniekiem, ierodoties Lietuvā, ir jāuzrāda negatīvs COVID-19 tests, kas veikts pēdējo 72 h laikā; Lietuvas Republikas rezidenti šo testu var veikt Lietuvā, tomēr – uz personām arvien tiek attiecinātas pašizolācijas prasības.

Atsevišķās valstīs vispārēja aizlieguma vietā ieviesti drošības pasākumi, piemēram, Covid-19 testi, kas veikti pirms lidojumiem, un pašizolācija personām, kas ierodas no augstas saslimstības valstīm.

1.tabula **Epidemioloģiskie drošības pasākumi ES/EEZ valstīs**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Valsts** | **Vispārējs aizliegums\* vai drošības pasākumi** | **Drošības pasākumu veids** |
| Igaunija | Drošības pasākumi | No 01.09.2020. pašizolācijas vietā – testu veikšana atsevišķām personu grupām |
| Lietuva | Drošības pasākumi | Divu nedēļu pašizolācija, ierodoties no “skartās” valsts (>16 gadījumi uz 100 000 iedz.).Ierodoties no augstas saslimstības valstīm (>25 gadījumi uz 100 000 iedz.), nesens (72h iepriekš) veikts negatīvs Covid-19 tests + izolācija. |
| Melnkalne | Drošības pasākumi | 1) Valstis, no kurām ierodoties, nav nekādu ierobežojumu;2) Valstis, no kurām var ierasties, ja ir bijis nesens negatīvs Covid-19 tests. |
| Bosnija un Hercegovina | Drošības pasākumi | Prasība uzrādīt negatīvu Covid-19 testu, kas veikts ne vēlāk kā 48 stundas pirms ierašanās. |
| Kipra | Drošības pasākumi | Covid-19 testu veikšana pasažieriem, kas ierodas no augstas saslimstības valstīm. |
| Čehija | Drošības pasākumi | Covid-19 testu veikšana pasažieriem, kas ierodas no augstas saslimstības valstīm. |
| Islande | Drošības pasākumi | Divu nedēļu pašizolācija visiem ieceļojošajiem pasažieriem vai testa veikšana, ierodoties valstī, kam seko 4-5 dienu pašizolācija un nākamais tests. Ja abi testi ir negatīvi, tad turpmāk pašizolācija nav jāievēro. |
| Somija | Drošības pasākumi | Iebraucot no valsts, attiecībā uz kuru ir jāievēro piesardzības pasākumi (kumulatīvā 14 dienu saslimstība pārsniedz 8-10 uz 100 000 iedzīvotājiem), ir jāievēro 14 dienu karantīna, arī Covid-19 testa veikšana neatbrīvo no karantīnas. |
| Norvēģija , Šveice, Beļģija, Nīderlande | Drošības pasākumi | Iebraucot no valsts, attiecībā uz kuru ir jāievēro piesardzības pasākumi ir jāievēro 10 dienu karantīna. |
| \*Nav kostatējams nevienā no pētītajām valstīm |

Aviācijas nozarei ir uzkrāta ilgstoša pieredze drošības risku pārvaldīšanas jomā[[8]](#footnote-9) un gan lidostas, gan pārvadātāji ir pieraduši darboties stingri kontrolētā vidē.

**2.2. Tūrisma nozarē**

Vissmagāk tūrisma nozarē ir ietekmēts tūrisma operatoru un aģentūru sektors, taču ir ārkārtīgi būtiski saglabāt tā darbību, jo tūrisma operatoru organizētās ienākošās tūristu plūsmas uztur pārējo tūrisma pakalpojumu (tūrisma eksports) ekosistēmu – prioritāri tūristu mītnes (it īpaši Rīgā, kur koncentrējas 80% ārvalstu tūristu, attiecīgi starptautisko ķēžu viesnīcas u.c.), sabiedrisko ēdināšanu, ekskursijas, kultūru, izklaidi u.tml.

Tūrisma aģentu un operatoru uzņēmumi (turpmāk - TATO), kuru darbība tiešā veidā atkarīga no pārvadātāju spējas veikt pasažieru pārvadājumus tostarp ar gaisa kuģiem[[9]](#footnote-10), līdz šim centušies maksimāli saglabāt komercdarbību, tostarp darba vietas, izmantojot arī valsts sniegto atbalstu, apmaksājuši visus operatīvos izdevumus, pildījuši saistības pret klientiem no saviem resursiem. Taču vīrusa radītās sekas un pēdējās nedēļas notikumi liecina, ka liela daļa vadošo šī sektora uzņēmumu varētu uzsākt maksātnespējas procedūru. TATO sektoru krīze skāra visvairāk, jo to darbību ietekmēja gan izejošā (tūrisma imports), gan ienākošā tūrisma (tūrisma eksports) plūsmas 100% apstāšanās. TATO sektors patreiz mēģina izdzīvot veicinot tieši izejošo tūrismu, jo starptautiskā tūristu plūsma uz Latviju, nav pietiekošā apjomā. Latvijas iedzīvotāju vidū populāri ir dienvidvalstu kūrorti – salas, Grieķija, Turcija, Ēģipte, uz kurieni tiek organizēti čarterreisi, kas rada operatoriem lielas finanšu saistības. Taču pie mainīgās epidemioloģiskās drošības situācijas arī tie piespiedu kārtā ir atcelti. Attiecīgi TATO rodas jaunas parādsaistības pret patērētajiem, tas ir, ceļotājiem. Attiecīgi, ja šī saistības netiks pildītas un sekos sektora komersantu bankroti, valstij, saskaņā ar esošo regulējumu[[10]](#footnote-11), būs jālemj par izmaksu segšanu ceļotājiem no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem līdzekļiem.

Būtiski, ka uz ES dalībvalstu pienākumu arī pandēmijas apstākļos ievērot brīvu personu kustību vairākkārt norādījusi arī Eiropas Komisija[[11]](#footnote-12), uzsverot, ka ceļošanas ierobežojumi rada sociālus un ekonomiskus pārrāvumus Eiropas Savienībā, tāpēc pēc iespējas ir jācenšas no tiem izvairīties. Tā vietā, lai aizliegtu ieceļošanu, dalībvalstīm ir jāpiemēro papildu drošības pasākumi tām personām, kas ieceļo no Eiropas Savienības valstīm, kurās ir augsta saslimstība ar Covid-19.

Jāatzīmē, ka Covid-19 kumulatīvo gadījumu skaitu uzskaites veikšana atsevišķi pa valstīm, neizdalot atsevišķus to reģionus, TATO gadījumā vēl pastiprināti sarežģī to darbību, jo īpaši tādām valstīm, kuru teritorijās ir arī salas, kas ģeogrāfiski ir atdalītas no valsts kontinentālās daļas. Tādās valstīs kā Spānija un Grieķija kumulatīvie rādītāji valsts kontinentālajā daļā un salās būtiski atšķiras. Līdz 21.augusta SPKC saraksta publicēšanai tūrisma operatori veica lidojumus uz Grieķijas salām Krētu, Korfu, Rodu (kur kumulatīvais rādītājs ir niecīgs un kas bija tūrisma operatoru jūlija-augusta, pat septembra vienīgais galamērķis).Sākot ar 21.augustu tūrisma operatori bija spiesti oprganizēt repatriācijas reisus, lai no Grieķijas salām atgādātu tūristus mājās. Uz 1.septembri ir atcelti seši šādi reisi (no Horvātijas un no Grieķijas), šo reisu pasažieru nogādāšanai atpakaļ uz Latviju TATO lūdza Ārlietu ministriju pieprasīt repatriācijas reisus[[12]](#footnote-13). Rudenī plānots uzsākt lidojumus uz Kanāriju salām, kas ir Spānijas sastāvdaļa, un arī šajā gadījumā šāds kumulatīvo rādītāju nodalījums ir vitāli svarīgs.

Papildu tam spēkā esošais regulējums (t.sk. Direktīva par kompleksiem ceļojumiem[[13]](#footnote-14)) nosaka tūrisma operatoriem pienākumu aizsargāt patērētājus savas maksātnespējas gadījumā. Latvijā šobrīd tās ir obligātas apdrošināšanas polises vai kredītiestāžu garantijas, ar kurām jānosedz klientu iemaksātās naudas. Tomēr nepārvaramas varas apstākļos (t.sk. pandēmija) apdrošināšanas polises var nestāties spēkā (Apdrošināšanas līguma likuma 18.pants). Papildus tūrisma operatoriem ir problēmas saņemt jaunas polises savu slikto 2020.gada krīzes laika finanšu rādītāju dēļ, kā arī riskanto ekonomisko apstākļu (joprojām ir ceļošanas ierobežojumi) dēļ. Gadījumā, ja tūrisma operators nespēs nosegt visas saistības ar patērētāju savas maksātnespējas gadījumā, šīs saistības var nākties uzņemties valsts.[[14]](#footnote-15) Attiecīgi valsts budžets var tikt ietekmēts nozares maksātnespējas gadījumā, lemjot par naudas atmaksu patērētājiem, ja to nespēj nosegt pats operators, jo tam nav spēkā esošs vai pietiekams nodrošinājums.

Šī gada 12.martā Latvijā tika izsludināta ārkārtas situācija, kā rezultātā ceļotāji un tūrisma operatori sāka atcelt kompleksos tūrisma pakalpojumu – ceļojumus. Naudas atgriešanas problēmu tūrisma operatoriem rada fakts, ka ārkārtas situācija bija faktiski visos galamērķos, līdz ar to nebija iespējams ne atgūt ārvalstu partneriem samaksātos līdzekļus, ne arī pārdot jaunus ceļojumus. Viena no komplekso tūrisma pakalpojumu specifikām ir tā, ka, lai iegūtu konkurētspējīgu cenu, tūrisma operators ir veicis pamata pakalpojumu (avio biļetes, čarterreisu organizēšana, tūristu mītne, u.c.) iegādi ar priekšapmaksu (tūrisma operators iepērk pakalpojumu, piemēram, rezervē viesnīcas istabas, pat gadu uz priekšu), kuru ārkārtas situācijā vairs nebija iespējams atgūt ārvalstu individuālo regulējumu dēļ *force majeure* apstākļiem, no kuriem izriet divas galvenās konsekvences - līdzēji tiek atbrīvoti no saistību izpildes un nevienam nerodas prasījuma tiesības. Turklāt, jaunu ceļojumu pārdošanas neiespējamība pakļauj operatoru vēl lielākam maksātnespējas vai pat bankrota riskam. Līdz ar to, nozarei pastāvēja (un nu palielinās) masveida bankrota riski. Kopējais nozares nodrošinājuma apjoms uz 2019.gada 31.decembri bija 18 384 958 EUR.

Norādām, ka EM jau tuvākajā laikā iesniegs Ministru kabientā papildu ziņojumu TATO glābšanai, paredzot divus iespējamos risinājuma variantus – īstermiņa risinājums, kas ieviešams nekavējoties, lai pasargātu nozari no maksātnespējas, un ilgtermiņa risinājums, kas ieviešams brīdī, kad ekonomiskā situācija nozarē sāk stabilizēties. Taču arī šie risinājumi nebūs efektīvi, ja nebūs iespējams īstenot starptautiskos pasažieru pārvadājumus.

**Kopsavilkums**

Eiropas un pasaules ekonomika nespēj funkcionēt bez drošiem transporta pakalpojumiem un personu brīvas pārvietošanās ES ietvaros.

Eiropas Komisijas paziņojumos rosināts izmantot elastīgu, pakāpenisku pieeju nolūkā atjaunot neierobežotu pārvietošanās brīvību, no vispārējiem ierobežojumiem pārejot uz mērķtiecīgākiem pasākumiem, kas papildinātu fiziskās distancēšanās pasākumus, gadījumu izsekošanu un testēšanu.

Šādiem pasākumiem tvēruma ziņā jāaprobežojas tikai ar to, kas ir nepieciešams sabiedrības veselības aizsardzībai, turklāt pasākumiem ir jābūt samērīgiem, izstrādātiem īpaši katram transporta veidam, tie nedrīkst būt diskriminējoši un tirgū jāsaglabā vienlīdzīgi konkurences apstākļi. Eiropas Komisija uzsver, ka “tā vietā, lai noteiktu vispārējus aizliedzošus pasākumus, kuru rezultātā ES tiktu paralizēti transporta pakalpojumi, būtu jāapzina drošas mobilitātes varianti (..), nevis attiecīgo transporta pakalpojumu pilnīgu aizliegšanu. Šai pieejai būtu jāļauj koncentrēties uz riska avotiem un vienlaikus jāveicina pakāpeniska atgriešanās pie ierastām ekonomikas un ikdienas darbībām. Šajā ziņā ļoti svarīga būs cieša sadarbība starp veselības aizsardzības un transporta iestādēm, kā arī galvenajām ieinteresētajām personām.”

Vispārējs aizliegums pašreiz tikai daļēji sasniedz leģitīmo mērķi (sabiedrības veselības aizsardzība), turklāt ir nesamērīgs, jo mērķi iespējams efektīvāk sasniegt ar citiem līdzekļiem.

Baltijas valstu Saprašanās memorands starptautiskā tūrisma jautājumos paredzēja vienotu principu ievērošanu visās trijās Baltijas valstīs. Ekonomikas ministrija kā par tūrismu kompetentā ministrija saskata riskus, ka vēl vairāk pastiprināsies nekontrolēta tūristu plūsma no Latvijas uz Igauniju un no Latvijas uz Lietuvu un pretējā virzienā.

Neveicot nosacījumu harmonizāciju Balijas valstīs, pastāv ne tikai finansiāli riski valstij, bet kritiski paaugstinās arī epidemioloģiskie riski no tūristiem, kas tranzītā ierodas caur Lietuvas Republiku un Igaunijas Republiku, attiecīgi nav iespējams nodrošināt uzraudzību tādā apmērā, kā tā ir noteikta tūrisma braucieniem, kuri tiek organizēti no Latvijas Republikas teritorijas.

**3. Priekšlikumi**

Ekonomikas ministrijas un Satiksmes ministrijas ieskatā pastāv vairāki risinājuma varianti, ar kuriem būtu iespējams pakāpeniski risināt vienlīdz pastāvošās sabiedrības veselības aizsardzības funkciju, gan saglabāt ekonomiski aktīvo - aviācijas un tūrisma nozaru darbību, kas katra kopējā IKP devumā sastāda – attiecīgi 3,5[[15]](#footnote-16) un 4,6 %. [[16]](#footnote-17)

2.tabula **Risinājumu varianti**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **A variants** | **B variants** | **C variants** |
| **No 2020.gada 15.septembra** | **No 2020.gada 15. oktobra** | **Pēc izvērtējuma no iepriekšējos perioda vērojamās epidemioloģiskās situācijas** |
| Atļaut regulārus lidojumus uz/ no visām ES, EEZ, Šveici (sarkanais, dzeltenais saraksts) un drošām (baltais saraksts) trešajām valstīm. VM nosaka kritisko saslimstības rādītāju, pie kura, pēc atsevišķa rīkojuma veikt starptautiskos pārvadājumus, ir aizliegts uz noteiktu valsti. Pārvadātājs un starptautiskā lidosta **cieši sadarbojas** ar SPKC, lai nodrošinātu atbilstību epidemioloģiskajiem drošības pasākumiem.Tiek saglabāta **pašizolācijas prasība.** | Atļaut regulārus lidojumus uz/ no ES, EEZ, Šveici (sarkanais, dzeltenais saraksts) un drošām trešajām valstīm.VM nosaka kritisko saslimstības rādītāju, pie kura, pēc atsevišķa rīkojuma veikt starptautiskos pārvadājumus, ir aizliegts uz noteiktu valsti. Latvijas valsts piederīgie **testus veic 24 stundu laikā** pēc ierašanās Latvijā. *Veselības ministrija vērš uzmanību, ka šāds pasākums nav tik efektīvs, jo persona nākamajā dienā pēc izmeklējuma var kļūt inficēta. Kā arī tests rada viltus drošības sajūtu. Tādēļ šāds pasākums prasa daudz resursu.*Atkārtots tests 5-7 dienu laikā pēc izbraukšanas no riska valsts | Atļaut regulārus lidojumus uz/ no:1) reģioniem un salām **ES, EEZ, Šveice un drošās trešajās valstīs**, ja šajos reģionos un salās saslimstības rādītājs ir zemāks par tādu, kas varētu radīt nopietnu apdraudējumu. Tomēr jāņem vērā, ka par saslimstības rādītājiem lielākajā daļā šo teritoriju dati nav pieejami.2) **starptautiskajiem transporta mezgliem ES un EEZ ietvaros**, kas ir svarīgi Latvijas savienojamībai(Amsterdama, Parīze, Brisele, Kopenhāgena, Vīne, Frankfurte, Minhene, Berlīne, Hamburga, Diseldorfa, Oslo, Dublina, Londona, Helsinki, Tallina, Viļņa);Latvijas valsts piederīgie testus veic 24 stundu laikā pēc ierašanās Latvijā. [[17]](#footnote-18). *Veselības ministrija vērš uzmanību, ka šāds pasākums nav efektīvs, jo persona nākamajā dienā pēc izmeklējuma var kļūt inficēta. Kā arī tests rada viltus drošības sajūtu. Tādēļ šāds pasākums prasa daudz resursu.*Atkārtots tests 5-7 dienu laikā pēc izbraukšanas no riska valsts |

Savā komercdarbībā tūristu drošību un veselību arī TATO vienmēr ir uzskatījuši par prioritāti. Sekojot Covid-19 izplatībai atsevišķajās valstīs un reģionos, Ekonomikas ministrija uzskata, ka ir jārod risinājums Covid-19 kumulatīvo gadījumu skaitu uzskaites veikšanai atsevišķi pa valstīm, izdalot atsevišķus to reģionus. Īpaši tādām valstīm, kuru teritorijās ir arī salas, kas ģeogrāfiski ir atdalītas no valsts kontinentālās daļas. Pēc Latvijas Tūrisma aģentu un operatoru asociācijas (turpmāk – ALTA) sniegtās informācijas, kas nav zinātniski apstiprināta, tādās valstīs kā Spānija un Grieķija kumulatīvie rādītāji valsts kontinentālajā daļā un salās būtiski atšķiras. Ņemot vērā, ka tūrisma operatori veica lidojumus uz Grieķijas salām(kur kumulatīvais rādītājs ir niecīgs un kas ir tūrisma operatoru šī brīža vienīgais galamērķis), kā arī rudenī plāno uzsākt lidojumus uz Kanāriju salām, kas ir Spānijas sastāvdaļa, šāds kumulatīvo rādītāju nodalījums ir vitāli svarīgs.

Ņemot vērā minēto, Ekonomikas ministrija un Satiksmes ministrija aicina atbildīgās institūcijas izvērtēt un rosināt arī starptautiskās attiecīgās institūcijās mainīt valstu Covid-19 kumulatīvo gadījumu skaita vērtēšanu, veicot to nevis attiecībā uz konkrēto valsti, bet ņemt vērā ģeogrāfisko aspektu un valsts izvērtēšanu veikt pa reģioniem, tai skaitā izdalot salas no valsts kontinentālās daļas: izdalīt Krētas, Rodas un Korfu salas no Grieķijas kopējā reģiona, Madeiras salu no Portugāles reģiona, Tenerifi no Spānijas reģiona un Antālijas reģionu vērtēt atsevišķi no Turcijas.

**4. Ekonomiskās ietekmes izvērtējums**

Aviācijas nozarei ir būtiska ietekme uz valsts tautsaimniecību. Latvijas aviācijas nozares kopējā, tai skaitā AirBaltic un lidostas “Rīga”, tiešā, netiešā, inducētā un katalītiskā makroekonomiskā ietekme uz tautsaimniecību 2017.gadā sastādīja 2,65% jeb 625,6 milj. eiro, tai skaitā:

* tiešā veidā (aviācijas sektora izlaide) – 0,75% no pievienotās vērtības jeb 176,7 milj. eiro;
* netiešā veidā (preču un pakalpojumu piegāžu ķēdes) – 0,42% no pievienotās vērtības jeb 100,1 milj. EUR;
* inducētā veidā (aviācijā strādājošo patēriņš) – 0,23% no pievienotās vērtības jeb 53,4 milj. EUR;
* katalizatora efekts (tūrisms, pasts, kurjeru darbība u.c.) – 1,25% no pievienotās vērtības jeb 295,4 milj. EUR.

Savukārt, ņemot vērā straujo aviācijas nozares izaugsmi turpmākajos gados, provizoriskā makroekonomiskā ietekme uz tautsaimniecību 2019.gadā pārsniedza 3,5% no valsts iekšzemes kopprodukta. Aviācijas pakalpojumu eksports 2018.gadā veidoja 2,8% jeb 531 milj. EUR no valsts kopējā eksporta apjoma, kas attiecīgi pārsniedza dzelzceļa, jūras, būvniecības un pat finanšu sektora eksporta rādītājus.

Latvijas aviācijas nozare līdz Covid-19 pandēmijai nodrošināja apmēram 22,2 tūkstošuss labi apmaksātu darba vietu valstī. Tai skaitā, tieši aviācijas nozarē nodarbinātie 2017.gadā ir bijuši 4,9 tūkstoši darbinieku ar vidējo bruto atalgojumu ap 2282 EUR/mēnesī.

Nodokļu ieņēmumi 2017.gadā valsts budžetā tiešā veidā no aviācijas nozares pārsniedza 100 milj. EUR. Jāņem vērā, ka aviācijas nozare ir atkarīga no Latvijas lidostās apkalpoto pasažieru skaita. Piemēram, +1% pieaugums aviācijā palielina kopējo pievienoto vērtību par 0,0265% jeb 6,3 milj. EUR. Tā rezultātā, salīdzinoši optimistiska scenārija gadījumā, ja netiks īstenota līdzsvarota lidojumu galamērķu plānošanas politika, aviācijas nozarei 2020.gadā samazinoties par 62% kopējie zaudējumi valsts ekonomikai (iekšzemes koppdrodukta samazinājums) var sasnieg līdz pat 390 milj. EUR. Līdz ar to, neveicot pasākumus pasažieru aviosatiksmes atjaunošanai, līdzīgā proporcijā samazināsies arī aviācijas nozares nomaksāto nodokļu apmērs.

Tūrisma nozare Latvijā, līdzīgi kā citur pasaulē, ir ļoti atkarīga no gaisa transporta pieejamības un kvalitātes. Apmēram 59% (1150 tūkstoši) no visiem tūristiem 2017.gadā izmantoja gaisa transportu, lai nokļūtu Latvijā​ un vidēji tērēja 73 EUR diennaktī. Tas ir par 11% vairāk salīdzinājumā ar citiem ieceļošanas veidiem (66 EUR)​.

Apkopojot Latvijas aviācijas nozares uzņēmumu datus, kas piedalās pasažieru un lidojumu nodrošināšanas, apkalpošanas un apgādes procesos[[18]](#footnote-19), neskatoties uz valsts sniegtajiem dīkstāves pabalstiem un kapitāla ieguldījumiem valsts kapitālsabiedrībās, no darba 2020.gada pirmajā pusgadā tika atbrīvoti 1375 darbinieki (tai skaitā 95 darbinieku atlaišana plānota līdz šī gada 1.septembrim), kas sastāda 40% no šajos uzņēmumos iepriekš nodarbinātā personāla. Iepriekš uzņēmumu neto apgrozījums 2019.gadā stastādīja 898 milj. EUR, tai skaitā privātajā sektorā strādājošo uzņēmumu apgrozījums bija 298 milj. EUR. Savukārt, 2020.gadā prognozētais vidējais izlases kopā iekļauto aviācijas uzņēmumu apgrozījuma samazinājums ir 62%. Neskatoties uz nozares pozitīvajiem finanšu rādītājiem 2020. gada pirmajos trīs mēnešos, šī gada pirmajā pusgadā aviācijas nozares uzņēmumu apgrozījums samazinājās robežās no 25% uzņēmumos, kas darbojas aviācijas kravu un loģistikas sektorā, un līdz pat 90% uzņēmumos, kuru pakalpojumi tieši ir atkarīgi no pasažieru skaita lidostā “Rīga”.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, nepārskatot ieviesto lidojumu aizliegšanas metodoloģiju un atbilstoši Baltijas valstīs pieņemtajai praksei nepaplašinot atļauto lidojumu galamērķu skaitu, 2020.gadā aviācijas nozares tiešais samazinājums valsts ieksžemes kopproduktā ir sagaidāms vairāk par 80%, jeb 504 milj. EUR. Faktiskie zaudējumi ir iespējami vēl lielāki un var pārsniegt 1 miljardu eiro, jo šai aprēķinā nav iekļauta netiešā ietekme, inducētā ietekme un katalizatora efekts.

Tūrisms ir viena no vadošajām pakalpojumu eksporta nozarēm Latvijā, tūrisma eksports 2019. gadā veidoja 907 miljonus EUR jeb 5% no visa Latvijas eksporta. Tūrisma tiešais ieguldījums Latvijas IKP sastāda aptuveni 4,6% no IKP. Par 1,7 % pieauga ārvalstu ceļotāju izdevumi Latvijā personiskajos braucienos, bet samazinājās (par 1,4 %) darījumu braucienos. Maksājumu bilancē pieauga vērtība autotransporta pasažieru (par 12,5 %) un gaisa (par 1,9 %) pakalpojumu kredīta posteņiem. 2019. gadā vairākdienu ārvalstu ceļotāju braucienu skaits bija 1 935 tūkst., un, salīdzinot ar 2018. gadu, tas samazinājies par 0,6 %. Nākamajā tabulā apskatāmi Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnēs definētie rezultatīvie rādītāji. Viena ārvalstu vairākdienu ceļotāja vidējie izdevumi diennaktī ir nedaudz (par 0,9 %) samazinājušies, jo vidējais uzturēšanās ilgums pieaudzis līdz 4,3 naktīm (palielinājies par 5,7 %).

3.tabula **Ārvalstu ceļotājus raksturojošie rādītāji saskaņā Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnēs noteikto; 2016–2019**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  **Rādītājs** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Ārvalstu vairākdienu ceļotāju robežšķērsojumu skaits, tūkst.  | 1 793  | 1 949  | 1 946  | 1 935  |
| Vidējā izmitināšanas mītņu noslodze (gultasvietu noslogojums ārpus noslogotākās vasaras sezonas) (janv.–maijs un sept.–dec.), %  | 33  | 35  | 39  | 39  |
| Viena ārvalstu vairākdienu ceļotāja vidējie izdevumi diennaktī, eiro  | 54  | 60  | 66  | 65  |
| **Ārvalstu vairākdienu ceļotāju kopējie izdevumi gadā, milj. eiro** | **474** | **534** | **517** | **538** |

  2019. gadā izmantoja 1,95 milj. ārvalstu ceļotāju, kas ir par 1,1 % vairāk nekā iepriekšējā gadā.

Saskaņā ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras Tūrisma mārketinga stratēģiju 2018.–2023. gadam Latvijas izejošie prioritārie tūrisma mērķa tirgi ir Lietuva, Igaunija, Vācija, Krievija, Zviedrija, Norvēģija un Somija. Sekundārie mērķa tirgi ir Baltkrievija, Apvienotā Karaliste, Polija, Beļģija, Francija un Nīderlande. Tālie tirgi ir Amerikas Savienotās Valstis (ASV), Japāna un Ķīna. Darījumu tūrisms ir visienesošākais no tūrisma veidiem, kam raksturīga norises nesezonas laikā, attiecīgi, ja tiek lemts par atsevišķu starptautisku lidojumu atjaunošanu uz noteiktiem starptautiskajiem transporta mezgliem ES un EEZ ietvaros, tad tūrisma vajadzībām rudens/ziemas sezonā lielāks uzsvars tiktu likts uz konferencu, kongresu un līdzvērtīgu pasākumu norisi un klientu piesaisti. Taču jāatzīmē, lai šādu pasākumu norise būtu iespējama ir nepieciešamība noturēt lidojumu “atvērtību” ilgāku laika periodu.

Attēlā Nr.1 atspoguļotas izejošā tūrisma (Latvijas iedzīvotāju) ceļojumu galamērķi ārvalstīs.

Saskaņā ar tūristu mītņu pārskata datiem 2019. gadā palielinājies ārvalstu ceļotāju īpatsvars no valstīm, kas noteiktas kā prioritārie mērķa tirgi, sasniedzot 59,3 % (2018. gadā – 57,5 %). Ceļotāju īpatsvars no sekundāro mērķa tirgu valstīm saglabājies iepriekšējā gada līmenī – 15,7 % no ārvalstu ceļotāju kopskaita. Savukārt ceļotāju īpatsvars no tālo mērķa tirgu valstīm samazinājies līdz 4,3 % (2018. gadā – 5,3 %).

2019. gadā tūrisma operatori un tūrisma aģenti apkalpoja 481,8 tūkst. Latvijas iedzīvotāju un ārvalstu viesu, kas ir par 0,7 % vairāk, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. No tiem 331,9 tūkst. bija izejošais tūrisms jeb Latvijas iedzīvotāji, kas devās ceļojumā uz ārvalstīm, izmantojot kompleksā tūrisma piedāvājumus. Latvijā tika uzņemti 45,1 tūkst. ārvalstu viesu, kas tiek uzskatīts par ienākošo tūrismu.

1.attēls **Izejošais tūrisms jeb Latvijas iedzīvotāju ceļojumu galamērķi ārvalstīs 2019. gadā**



**5. Iespējamo risinājumu apraksts**

Pēdējos mēnešos apmēram katrs trešais saslimšanas gadījums Latvijā ir saistīts ar uzturēšanos ārvalstīs, kā arī lielākie uzliesmojumi valstī, kuros ir iesaistīts liels skaits cilvēku vairākos Latvijas reģionos un kas ir saistīti arī ar nāves gadījumiem no Covid-19 ir izcēlušies no ievestiem gadījumiem.

Ņemot vērā to, ka Covid-19 saslimšanas gadījumi rada ietekmi uz tautsaimniecību dēļ darba nespējas un nepieciešamības izolēt uz divām nedēļām arī cilvēkus, kas bijuši ciešā kontaktā ar inficēto cilvēku, ir svarīgi sabalansēt sabiedrības veselības intereses, ekonomiskās intereses un tūrisma un pasažieru pārvadātāju nozares intereses.

Tāpat arī jāņem vērā Covd-19 izplatības cikliskums. Proti, jebkuru ieviesto pasākumu sekas un ietekme uz sabiedrību ir redzamas pēc mēneša, tādēļ pasākumi, kas var veicināt Covid-19 izplatību un būtiski ietekmē sabiedrības veselību valstī ir jāievieš pakāpeniski, ievērojot 4 nedēļu cikliskumu.

**5.1. Piedāvātie risinājumi**

Ņemot vērā informatīvajā ziņojumā norādīto, attiecīgi lemt par **pakāpenisku risinājumu** ieviešanu starptautisko pasažieru pārvadājumos[[19]](#footnote-20):

**A variantā:**

Starptautiskos pasažieru pārvadājumus caur lidostām, ostām, ar autobusiem un dzelzceļa transportu **var veikt** no/uz Slimību profilakses un kontroles centra (turpmāk – centrs) tīmekļvietnē publicētajām - ES, EEZ, Šveici (sarkanais, dzeltenais saraksts) un drošām (baltais saraksts) trešajām valstīm, kurās ir reģistrēta tāda Covid-19 infekcijas izplatība, kas var radīt nopietnu sabiedrības veselības apdraudējumu, ko jau šobrīd paredz MK noteikumu Nr. 360 V.sadaļas 35. punkts. Bet būtu jāmaina pieeja kritēriju noteikšanai valstīm, kas var radīt nopietnu sabiedrības veselības apdraudējumu. Šobrīd kitērijs ir 14 dienu kumulatīvais saslimstības rādītājs uz 100 000 iedzīvotājiem pārsniedz 25, bet turpmāk par kritēriju varētu noteikt saslimstības rādītāju, kas divkārtīgi pārsniedz vidējo 14 dienu kumulatīvās saslimstības rādītāju ES. Uz 26. augustu šis rādītājs ir 46, tādējādi noapaļojot robežkritērijs būtu 90 uz 100 000 iedzīvotājiem.

Tiek saglabāta **pašizolācijas prasība**, kas prasīs lielākus resursus no Iekšlietu ministrijas sektora, lai nodrošinātu kontroli par pašizolācijas nosacījumu ievērošanu.

Tiek noteiktas prasības epidemioloģiskajiem pasākumiem pasažieriem ierodoties un pārvietojoties Latvijā.

**B variantā:**

Starptautiskos pasažieru pārvadājumus caur lidostām, ostām, ar autobusiem un dzelzceļa transportu **var veikt** no/uz Slimību profilakses un kontroles centra (turpmāk – centrs) tīmekļvietnē publicētajām - ES, EEZ, Šveici (sarkanais, dzeltenais saraksts) un drošām (baltais saraksts) trešajām valstīm, kurās ir reģistrēta tāda Covid-19 infekcijas izplatība, kas var radīt nopietnu sabiedrības veselības apdraudējumu.

Papildu **14 pašizolācijas dienas aizstājot ar testēšanu** un paplašinot MK noteikumu Nr. 360 59. punktu, nosakot, ka tas attiecas uz jebkuru ieceļotāju,

* ja personai nav novērojamas akūtas elpceļu infekcijas slimības pazīmes,
* ja Covid-19 infekcija tajā nav noteikta personai pēc ierašanās ne vēlāk kā 24 stundas Latvijas Republikā ir jāveic laboratoriska izmeklēšana Covid-19 diagnostikai un izmeklējuma rezultāts ir negatīvs. Šo 24 stundu laikā var izmantot sabiedrisko transportu, lietojot mutes un deguna aizsegu, tikai nokļūšanai uz uzturēšanās vietu Latvijas Republikas teritorijā. Pēc Veselības ministrijas sniegtā skaidrojuma ir nepieciešama skaidra sistēma, kas nodrošinās kontroli par to vai persona ir veikusi testu vai nav. Jāņem vērā,ka testa rezultāts varbūt pozitīvs, jo, ja persona ar Covid-19 ir pārslimojusi jau pirms vairākām nedēļām, tad tas uzrāda vīrusa klātbūtni, bet cilvēks nav infekciozs. Tādējādi tiek iegūti neaktīvi Covid-19 gadījumi. Piemēram, Islande sastapās ar šādu negatīvu pieredzi, ieviešot testēšanu iebraucot valstī. Otrs jautājums, kam jāpievērš uzmanībaka neskatoties uz to, ka tests konkrētajā brīdī ir negatīvs, cilvēks nākamajā dienā var kļūt infekciozs un apdraudēt apkārtējos. Ir jāpzinās, ka visaugstākā vīrusa koncentrācija cilvēka organismā ir 2 dienas pirms simptomu parādīšanās un slimības pirmajās dienās. Tādējādi ar šādu testu cilvēkam, kas iespējams ir īpaši infekciozs, tiek radīta viltus drošības sajūta.
* Ja veic atkārtotu laboratorisko izmeklēšanu Covid-19 diagnostikai attiecīgi 5.–7. dienā pēc personas izbraukšanas no valsts, kas ir centra tīmekļvietnē publicētā valsts, uz kuru ir attiecināmi īpašie piesardzības un ierobežojošie pasākumi, ja uzturas Latvijā ilgāk par piecām dienām. Jāizprot, kas veiks kontroli vai cilvēks šādu testu ir veicis.
* Ja sedz visus ar ārstniecību saistītos izdevumus, ja personai tiek apstiprināta Covid-19 infekcija.

Tiek noteiktas prasības epidemioloģiskajiem pasākumiem pasažieriem ierodoties un pārvietojoties Latvijā.

**C variantā:**

Ka starptautiskos pasažieru pārvadājumus caur lidostām, ostām, ar autobusiem un dzelzceļa transportu **neveic** no/uz Slimību profilakses un kontroles centra (turpmāk – centrs) tīmekļvietnē publicētajām valstīm, kurās ir reģistrēta tāda Covid-19 infekcijas izplatība, kas var radīt nopietnu sabiedrības veselības apdraudējumu, izņemot:

* starptautiskajiem transporta mezgliem ES un EEZ ietvaros, kas ir Latvijas ekonomikai un pasažieru savienojamības nodrošināšanai būtiski galamērķi (Amsterdama, Parīze, Brisele, Kopenhāgena, Vīne, Frankfurte, Minhene, Berlīne, Hamburga, Diseldorfa, Oslo, Dublina, Londona, Helsinki, Tallina, Viļņa)

Papildu 14 pašizolācijas dienas aizstājot ar testēšanu un paplašinot MK noteikumu Nr. 360 59. punktu, nosakot, ka tas attiecas uz jebkuru ieceļotāju,

* ja personai nav novērojamas akūtas elpceļu infekcijas slimības pazīmes,
* ja Covid-19 infekcija tajā nav noteikta personai pēc ierašanās ne vēlāk kā 24 stundas Latvijas Republikā ir jāveic laboratoriska izmeklēšana Covid-19 diagnostikai un izmeklējuma rezultāts ir negatīvs. Šo 24 stundu laikā var izmantot sabiedrisko transportu, lietojot mutes un deguna aizsegu, tikai nokļūšanai uz uzturēšanās vietu Latvijas Republikas teritorijā. Pēc Veselības ministrijas sniegtā skaidrojuma ir nepieciešama skaidra sistēma, kas nodrošinās kontroli par to vai persona ir veikusi testu vai nav. Jāņem vērā,ka testa rezultāts varbūt pozitīvs, jo, ja persona ar Covid-19 ir pārslimojusi jau pirms vairākām nedēļām, tad tas uzrāda vīrusa klātbūtni, bet cilvēks nav infekciozs. Tādējādi tiek iegūti neaktīvi Covid-19 gadījumi. Piemēram, Islande sastapās ar šādu negatīvu pieredzi, ieviešot testēšanu iebraucot valstī. Otrs jautājums, kam jāpievērš uzmanībaka neskatoties uz to, ka tests konkrētajā brīdī ir negatīvs, cilvēks nākamajā dienā var kļūt infekciozs un apdraudēt apkārtējos. Ir jāpzinās, ka visaugstākā vīrusa koncentrācija cilvēka organismā ir 2 dienas pirms simptomu parādīšanās un slimības pirmajās dienās. Tādējādi ar šādu testu cilvēkam, kas iespējams ir īpaši infekciozs, tiek radīta viltus drošības sajūta.
* Ja veic atkārtotu laboratorisko izmeklēšanu Covid-19 diagnostikai attiecīgi 5.–7. dienā pēc personas izbraukšanas no valsts, kas ir centra tīmekļvietnē publicētā valsts, uz kuru ir attiecināmi īpašie piesardzības un ierobežojošie pasākumi, ja uzturas Latvijā ilgāk par piecām dienām. Jāizprot, kas veiks kontroli vai cilvēks šādu testu ir veicis.
* Ja sedz visus ar ārstniecību saistītos izdevumus, ja personai tiek apstiprināta Covid-19 infekcija.
* Ja sedz visus ar ārstniecību saistītos izdevumus, ja personai tiek apstiprināta Covid-19 infekcija.

Tiek noteiktas prasības epidemioloģiskajiem pasākumiem pasažieriem ierodoties un pārvietojoties Latvijā.

**Valstu saraksts un ierobežojumi attiecībā uz starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem (A un B variants) stājas spēkā trešajā dienā pēc minētā saraksta publicēšanas**, bet attiecībā uz pašizolācijas nosacījumiem un pienākumu veikt Covid-19 testus – nākamajā denā pēc publicēšanas.Pašreiz SPKC valstu sarakstu publicē piektdienās, un tas stājas spēkā no sestdienas, taču aviopārvadātājiem atbilstoši ir jāpielāgo lidojumu saraksti, jāinformē pasažieri, ko nav iespējams izdarīt tik īsā laikā. Pasažieriem, kas devušies ceļojumā uz valsti, kas piektdienā iekļuvusi “sarkanajā” sarakstā, nav iespēju atgriezties, bet ir jāorganizē repatriācijas reisi vai arī pasažieri meklē citas atgriešanās iespējas (lidojumi uz kaimiņvalstīm, sauszemes transports). Tādēļ nepieciešami grozījumi arī MK noteikumu Nr. 360 3.1 punktā attiecībā uz ierobežojumiem, kad kāda valsts nokļūst “sarkanajā” sarakstā, lai gaisa pārvadātājiem un pasažieriem būtu iespējams ātri pielāgoties, proti, lai pārvadātājs var informēt sadarbības partnerus par nepieciešamību pieprasīt Covid-19 testu rezultātus, apziņotu pasažierus un pasažieriem būtu iespēja veikt nepieciešamo testu. Tādējādi SPKC saraksts tiek publicēts piektdienā, bet tiek piemērots no nākamās pirmdienas.

Lai risinātu jautājumu par pašizolācijas ievērošanu **tranzīta/transfēra pasažieriem**, kuri ierodas no zema riska valstīm, bet ceļo tranzītā caur vidēja riska valstīm, būtu grozāmi MK noteikumi Nr. 360, neattiecinot pašizolēšanās prasību uz tranzītā ceļojošiem pasažieriem.

**5.2. Papildu priekšlikumi un veicamās darbības**

Lūdzam izvērtēt un rosināt atbildīgās starptautiskās institūcijas mainīt valstu COVID kumulatīvo gadījumu skaita vērtēšanu, veicot to nevis attiecībā uz konkrēto valsti, bet ņemt vērā ģeogrāfisko aspektu un valsts izvērtēšanu veikt pa reģioniem, tai skaitā izdalot salas no valsts kontinentālās daļas: izdalīt Krētas, Rodas un Korfu salas no Grieķijas kopējā reģiona, Madeiras salu izdalīt no Portugāles reģiona, Tenerifi no Spānijas reģiona un Antālijas reģionu vērtēt atsevišķi no Turcijas. Lai nodrošinātu TATO darbības nepārtrauktību un konkurētspēju, arī kaimiņvalstu pieņemto lēmumu kontekstā, uzskatām, ka Baltijas valstīm būtu jāvienojas par kopīgu pieļaujamo kumulatīvo rādītāju, kad ceļotājiem vajadzētu palikt pašizolācijā, atgriežoties mītnes zemē.

SPKC sadarbībā ar Satiksmes ministriju, Civilās Aviācijas aģentūru un VAS starptautisko lidostu “Rīga” risināt jautājumu par pasažieru apliecinājumu procesa organizēšanu visās lidsabiedrībās, veicot atbilstošus grozījumus normatīvajos aktos un attiecīgi iekšējā dokumentācijā, nodrošinot efektīvu komunikāciju ar visiem pārvadātājiem.

Valsts kancelejai sadarbībā ar Ekonomikas, Satiksmes un Ārlietu ministrijam, nodrošināt pārdomātu, skaidru un efektīvu komunikāciju vietējai un starptautiskai sabiedrībai attiecībā uz jaunajām prasībām, veselības aizsardzību, ceļošanas iespējām un vajadzībām, veicamjiem epidemioloģiskajiem drošības pasākumiem, atgriešanos.

**Turpmākā rīcība**

1. Lemt par pakāpenisku risinājumu ieviešanu starptautisko pasažieru pārvadājumos atļaujot veikt tos no/uz Slimību profilakses un kontroles centra (turpmāk – centrs) tīmekļvietnē publicētajām - ES, EEZ, Šveici (sarkanām, dzeltenām) un drošām (baltais saraksts) trešajām valstīm, nosakot ilgāku laika periodu, nevis vadoties pēc katras piektdienas izmaiņām valstu sarakstā.
2. Izstrādāt atbilstošus grozījumus MK noteikumos Nr.360 attiecīgi pret izvēlēto variantu, kas stātos spēkā pakāpeniski un sākot ar 2020.gada 15.septembri.
3. Izvērtēt iespēju kumulatīvo rādītāju uzskaitē atbildīgās nacionālā līmeņa institūcijas (attiecīgi vēršoties pie starptautiskā līmeņa institūcijām) izvērtēt iespējas mainīt valstu Covid-19 kumulatīvo gadījumu skaita vērtēšanu, veicot to nevis attiecībā uz konkrēto valsti, bet ņemt vērā ģeogrāfisko aspektu un valsts izvērtēšanu veikt pa reģioniem, tai skaitā izdalot salas no valsts kontinentālās daļas (netiek atbalstīts no Veselības ministrijas puses).
4. Tieši iesaistītajām institūcijām nodrošināt efektīvu komunikāciju ar starptautisko pasžieru pārvadātājiem un noteikto epidemioloģisko drošības pasākumu īstenošanu veicot pārvadājumus uz/no Latviju. Tostarp pasažieru apliecinājumu iegūšanu un nodošanu atbildīgajām institūcijām.

Saistībā ar iepriekšminētajiem punktiem ir sagatavots un informatīvajam ziņojumam pievienots Ministru kabineta sēdes protokollēmuma projekts.

Ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs

Kalniņa, 67016213

ilona.kalnina@em.gov.lv

1. Visa veida regulāriem un neregulāriem komercpārvadājumiem [↑](#footnote-ref-2)
2. *14 dienu kumulatīvais Covid-19 gadījumu skaits uz 100 000 iedzīvotāju Eiropas savienības, Eiropas Ekonomiskās zonas valstīs, kā arī Šveicē* un Apvienotajā Karalistē un citās atsevišķās valstīs. [↑](#footnote-ref-3)
3. Visa veida regulāriem un neregulāriem komercpārvadājumiem [↑](#footnote-ref-4)
4. <https://www.ecdc.europa.eu/en/cases-2019-ncov-eueea> [↑](#footnote-ref-5)
5. *Satversmes 98. pants nosaka, ka ikvienam ir tiesības brīvi izbraukt no Latvijas.* [↑](#footnote-ref-6)
6. *Saskaņā ar noteikumu 35.punktu ir atļauti: 1) Ārlietu ministrijas ierosinātie neregulārie pasažieru pārvadājumi repatriācijas nolūkos;2) pasažieru pārvadājumi (ne vairāk par pieciem pasažieriem) ar privāto gaisa transportu un biznesa lidojumi; 3) pasažieru pārvadājumi (ne vairāk par pieciem pasažieriem) ar privātajiem un atpūtas kuģošanas līdzekļiem; 4) neregulārie pasažieru pārvadājumi, pasažieriem šķērsojot Latviju tranzītā; 5) neregulārie pasažieru pārvadājumi, kuri ir speciāli organizēti darbinieku nogādāšanai darbu pienākumu veikšanai; 6) pārvadājumi, kuros darbinieku pārvadāšana tiek veikta, pamatojoties uz darba devēja pārvadātajam iesniegtu darbinieku sarakstu; 7) neregulārie pasažieru pārvadājumi, kuri ir speciāli organizēti sportistu un sporta darbinieku nogādāšanai dalībai starptautiskā sporta pasākumā.* [↑](#footnote-ref-7)
7. Uz 2020.gada 30.jūliju [↑](#footnote-ref-8)
8. Komisijas Paziņojums Vadlīnijas par transporta pakalpojumu un savienotības pakāpenisku atjaunošanu – Covid-19 2020/C 169/02 C/2020/3139 [↑](#footnote-ref-9)
9. Vairāki uzņēmumi, īpaši tūrisma nozarē Latvijā ir atkarīgi no gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, lai izveidotu savienojumu ar galvenajiem uzņēmējdarbības centriem pārējā Eiropas Savienībā, kuriem alternatīvi transporta veidi nespēj apmierināt viņu vajadzības. Starptautiskā tirdzniecība un investīcijas arī ir ļoti atkarīgas no šiem gaisa savienojumiem, kā uzsvērts gan iepriekš minētajā “Roland Berger” pētījumā, gan IATA ziņojumā. Skatīt: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/latvia--value-of-aviation/>. [↑](#footnote-ref-10)
10. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/2302 (2015.gada 25.novembris) par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr.2006/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/83/ES un atceļ Padomes Direktīvu 90/314/EEK;

Tūrisma likums;

Ministru kabineta 2018. gada 26. jūnija noteikumi Nr.380 “Noteikumi par kompleksa un saistīta tūrisma pakalpojuma sagatavošanas un sniegšanas kārtību un kompleksu un saistītu tūrisma pakalpojumu sniedzēju un ceļotāju tiesībām un pienākumiem”.  [↑](#footnote-ref-11)
11. Aktuālākais - Eiropas Komisijas Ģenerāldirektoru 2020. gada 7. augusta vēstule, kurā ietverti principi par iespējamiem brīvas pārvietošanās ierobežojumiem saistībā ar COVID-19 pandēmiju. [↑](#footnote-ref-12)
12. Aptuvenās viena repatriācijas reisa izmaksas sastāda sākot no 25 000 EUR [↑](#footnote-ref-13)
13. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/2302 (2015.gada 25.novembris) par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr.2006/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/83/ES un atceļ Padomes Direktīvu 90/314/EEK [↑](#footnote-ref-14)
14. Valsts ir atbildīga par ES direktīvas ievērošanu – patērētājam ir jāsaņem iztērētā nauda [↑](#footnote-ref-15)
15. Konsultāciju uzņēmuma “Roland Berger” nesen veiktajā pētījumā ir uzsvērts, ka 2018. gadā airBaltic tiešā un netiešā ietekme uz Latvijas IKP sasniedza 2,5%, un tā nodrošināja atbalstu gandrīz 30 tūkstošiem darbvietu visā valstī. Gaisa pārvadājumiem ir liela loma Latvijas ekonomikā, jo īpaši, ņemot vērā Latvijas relatīvi perifēro ģeogrāfisko novietojumu ES. [↑](#footnote-ref-16)
16. *Tūrisma eksports 2019. gadā veidoja 907 miljonus EUR jeb 5% no visa Latvijas eksporta. Tūrisma tiešais ieguldījums Latvijas IKP sastāda aptuveni 4,6% no IKP.* [↑](#footnote-ref-17)
17. Turpmākajā diskusiju gaitā potenciāli varētu iekļaut arī galamērķus trešajās valstīs, ja saslimstības rādītāji būs zem tādiem, kas rada apdraudējumu, un tikai tad, kad ES atzīs šīs valstis par drošām. [↑](#footnote-ref-18)
18. 2020.gada augustā Latvijas Aviācijas Asociācija veica 20 vadošo Latvijas aviācijas nozares uzņēmumu padziļinātās intervijas. [↑](#footnote-ref-19)
19. Visa veida regulāriem un neregulāriem komercpārvadājumiem [↑](#footnote-ref-20)