

REKOMENDACIJOS

KOMISIJOS REKOMENDACIJA (ES) 2020/648

2020 m. gegužės 13 d.

dėl čekių, kurie keleiviams ir keliautojams siūlomi kaip alternatyvi kompensacija už kelionių paslaugų paketus ir transporto paslaugas, atšauktus dėl COVID-19 pandemijos

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 292 straipsnį,

kadangi:

- (1) 2020 m. sausio 30 d. Pasaulio sveikatos organizacija COVID-19 protrūkį paskelbė „tarptautinio masto ekstremaliąja visuomenės sveikatos situacija“ ir 2020 m. kovo 11 d. apibūdino jį kaip pandemiją ⁽¹⁾. Nuo 2020 m. kovo 1 d. šios krizės padarinius smarkiai pajuto Europos ir viso pasaulio tarptautinių ir vidaus kelionių – tiek verslo, tiek laisvalaikio – sektorius;
- (2) dėl COVID-19 pandemijos buvo uždrausta keliauti šalių viduje ir įvesti įspėjimai bei apribojimai kertant sienas. Dėl to atšaukta daugybė kelionių ir daug piliečių prarado galimybę keliauti. Dėl šiuo metu visame pasaulyje įvestų precedento neturinčių apribojimų ⁽²⁾ beveik visiškai sustabdytos kelionės Europoje ir daugelyje kitų pasaulio dalių. Tai daro didelį poveikį vežėjams, organizuotų turistinių kelionių rengėjams (toliau – organizatoriai) ir kitų su tokiais kelionėmis susijusių turizmo paslaugų teikėjams;
- (3) tuo pačiu metu daug keleivių ir keliautojų nukentėjo nuo ekonominių krizės padarinių – dėl ekonominės veiklos apribojimo, pakenkusio tiek darbdavių, tiek darbuotojų perspektyvoms, sumažėjo jų pajamos ⁽³⁾;
- (4) Sąjungos kelionių ir turizmo sektorių atstovai praneša, kad, palyginti su tuo pačiu praėjusių metų laikotarpiu, užsakymų skaičius sumažėjo 60–90 %. Keliautojų prašymų grąžinti už atšauktas keliones sumokėtas sumas skaičius gerokai viršija naujų užsakymų skaičių. Remiantis preliminariais Europos kelionių agentūrų ir kelionių organizatorių asociacijos (ECTAA) skaičiavimais, dėl COVID-19 pandemijos pirmąjį 2020 m. ketvirtį gali būti prarasta 30 mlrd. EUR (60 % pajamų), o antrąjį ketvirtį – 46 mlrd. EUR (90 % pajamų), palyginti su apyvarta, kuri buvo numatyta remiantis ankstesniais metais;
- (5) visų transporto rūšių vežėjai patyrė staigų verslo nuosmukį, o jų veikla beveik visiškai sustojo. Taigi dėl COVID-19 pandemijos jų pinigų srautas sumažėjo ⁽⁴⁾.
- (6) sąlygos ir kriterijai, kuriais remiantis galima atšaukti COVID-19 plitimo valdymo priemonės, daugiausia priklauso nuo to, kaip su laiku kinta duomenys, įskaitant epidemiologinius. Tai reiškia, kad aiškios judėjimo suvaržymų panaikinimo datos, nuo kurių bus galima atnaujinti visas transporto ir turizmo paslaugas, dar nėra žinomos ⁽⁵⁾;

⁽¹⁾ <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/events-as-they-happen>.

⁽²⁾ Jungtinių Tautų agentūros – Pasaulio turizmo organizacijos (PTO) duomenimis, kelionių apribojimai taikomi 96 % turistų lankomų pasaulio vietų (žr. 2020 m. balandžio 16 d. pirmąją PTO ataskaitą COVID-19 related travel restrictions – a global review for tourism („Su COVID-19 susiję kelionių apribojimai. Visuotinė turizmo apžvalga“)).

⁽³⁾ 2020 m. balandžio mėn. užfiksuotas didžiausias mėnesinis ekonominių vertinimų rodiklio (ESI) sumažėjimas nuo 1985 m. – euro zonoje ir Sąjungoje jis atitinkamai sumažėjo iki 67,0 ir 65,8. Užimtumo prognozių rodiklis (EEI) 2020 m. balandžio mėn. nukrito iki žemiausio užregistruoto lygio (63,7 euro zonoje ir 63,3 Sąjungoje). Žr. https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/indicators-statistics/economic-databases/business-and-consumer-surveys/latest-business-and-consumer-surveys_en.

⁽⁴⁾ Pavyzdžiui, oro eismo sektoriuje, palyginti su praėjusiais metais, pinigų srautas sumažėjo maždaug 90 % (šaltinis – Eurokontrolė), tolimojo susisiekimo keleivių vežimo geležinkelių paslaugų sektoriuje – 85 %, regioninių (įskaitant priemiestines) keleivių vežimo geležinkelių paslaugų sektoriuje – 80 %, tarptautinių keleivių vežimo geležinkelių paslaugų sektoriaus veikla beveik sustojo (šaltinis – Europos geležinkelių bendrija (CER)); kruizinių ir keleivinių laivų sektoriuje balandžio viduryje pinigų srautas buvo daugiau kaip 90 % mažesnis nei praėjusiais metais (šaltinis – Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA)).

⁽⁵⁾ Žr. 2020 m. balandžio 15 d. Europos koronaviruso plitimo valdymo priemonių atšaukimo veiksmų planą (https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/european-roadmap-lifting-coronavirus-containment-measures_lt).

- (7) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 261/2004 ⁽⁶⁾, (EB) Nr. 1371/2007 ⁽⁷⁾, (ES) Nr. 1177/2010 ⁽⁸⁾ ir (ES) Nr. 181/2011 ⁽⁹⁾ (Sąjungos keleivių teisių reglamentuose) nustatytos keleivių teisės reiso atšaukimo atveju. Atšaukęs reisą vežėjas gali keleiviams pasiūlyti kompensuoti (grąžinti) sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu ⁽¹⁰⁾. Kadangi dabartinėmis aplinkybėmis vykimas kitu maršrutu nelabai įmanomas, *de facto* lieka rinktis iš įvairių kompensacijos variantų;
- (8) visa už bilietą sumokėta suma oro, jūrų ir vidaus vandenų transporto paslaugų atveju turi būti grąžinta per 7 dienas nuo keleivio prašymo gavimo, miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto paslaugų atveju – per 14 dienų nuo pasiūlymo pateikimo arba prašymo gavimo ir geležinkelių transporto paslaugų atveju – per 1 mėnesį nuo prašymo gavimo. Pagal Sąjungos teisės aktus išlaidos gali būti kompensuojamos pinigais arba čekiu. Tačiau kompensacija čekio forma galima tik tuo atveju, jei keleivis sutinka ⁽¹¹⁾;
- (9) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2015/2302 ⁽¹²⁾ (toliau – Kelionių paslaugų paketų direktyva) nustatyta, kad tais atvejais, kai kelionės paslaugų paketas atšaukiamas dėl „neišvengiamų ir nepaprastų aplinkybių“, keliautojai turi teisę atgauti visas už paketą sumokėtas sumas, kurios jiems grąžinamos nepagrįstai nedelsiant ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per 14 dienų nuo sutarties nutraukimo dienos. Šiomis aplinkybėmis organizatorius gali pasiūlyti keliautojui kompensaciją čekio forma. Tačiau ši galimybė neatima iš keliautojų teisės į pinigų grąžinimą;
- (10) analogiškai tais atvejais, kai organizatorius siūlo pakeistas kelionės paslaugų paketo sutarties sąlygas (pvz., atideda kelionę) arba pakaitinį paketą ⁽¹³⁾ ir kai sutikęs su pakeistomis sąlygomis arba priėmęs pakaitinį paketą keliautojas gauna prastesnės kokybės ar pigesnį paketą ⁽¹⁴⁾ arba nutraukia sutartį ⁽¹⁵⁾, organizatorius taip pat gali pasiūlyti čekį su sąlyga, kad iš keliautojo neatimama teisė į pinigų grąžinimą;
- (11) 2020 m. kovo 18 d. Komisija priėmė ES keleivių teisių reglamentų aiškinamąsias gaires dėl kintančios epideminės COVID-19 situacijos ⁽¹⁶⁾. Jose Komisija priminė, kad keleiviai gali rinktis tarp piniginės kompensacijos ir kompensacijos čekio forma;
- (12) 2020 m. kovo 19 d. Komisijos interneto svetainėje paskelbtos su COVID-19 susijusios neoficialios Kelionių paslaugų paketų direktyvos taikymo gairės ⁽¹⁷⁾, kuriose patvirtinta keliautojo teisė atgauti visus pinigus, tačiau taip pat pažymėta, kad jis gali priimti čekį;

⁽⁶⁾ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1).

⁽⁷⁾ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 315, 2007 12 3, p. 14).

⁽⁸⁾ 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, 2010 12 17, p. 1).

⁽⁹⁾ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011 2 28, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnio 3 dalis; Reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 16 straipsnio 1 dalies a punktas; Reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalies b punktas; Reglamentas (ES) Nr. 181/2011 19 straipsnio 1 dalies b punktas.

⁽¹¹⁾ Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnio 3 dalis; Reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 16 straipsnio 1 dalies a punktas; Reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalies b punktas; Reglamentas (ES) Nr. 181/2011 19 straipsnio 1 dalies b punktas.

⁽¹²⁾ 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 bei Direktyva 2011/83/ES ir panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1).

⁽¹³⁾ Žr. Kelionių paslaugų paketų direktyvos 11 straipsnį.

⁽¹⁴⁾ Žr. Kelionių paslaugų paketų direktyvos 11 straipsnio 4 dalį.

⁽¹⁵⁾ Žr. Kelionių paslaugų paketų direktyvos 11 straipsnio 5 dalį.

⁽¹⁶⁾ OL C 891, 2020 3 18, p. 1.

⁽¹⁷⁾ Gairės (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/coronavirus_info_ptd_19.3.2020.pdf), paskelbtos Komisijos atsako į COVID-19 grėsmę svetainėje https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/travel-and-transportation-during-coronavirus-pandemic_lt.

- (13) dėl COVID-19 pandemijos atšaukus daugybę reisų ir kelionių pinigų srautas ir pajamos transporto ir kelionių sektoriuose prarado stabilumą. Likvidumo problemas, su kuriomis susidūrė organizatoriai, dar labiau paaštrina tai, kad jie keliautojams turi grąžinti visą už paslaugų paketą sumokėtą sumą, nors patys ne visuomet laiku atgauna pinigus už paketą sudarančias iš anksto apmokėtas paslaugas. Dėl to kelionių ekosistemoje *de facto* gali nesąžiningai pasiskirstyti našta veiklos vykdytojams;
- (14) jei organizatoriai ar vežėjai tampa nemokūs, kyla pavojus, kad daugeliui keliautojų ir keleivių nebus grąžinta jokia suma, nes jų teisė reikalauti kompensacijos iš organizatorių ir vežėjų nėra apsaugota. Ta pati problema gali kilti tarp įmonių tais atvejais, kai organizatoriai kaip kompensaciją už iš anksto apmokėtas paslaugas gauna čekį iš vežėjų, o šie vėliau tampa nemokūs;
- (15) jei čekiai, kaip alternatyva piniginei kompensacijai, taptų patrauklesni, juos rinktųsi daugiau keleivių ir keliautojų. Tai padėtų sumažinti vežėjų ir organizatorių likvidumo problemas ir galiausiai galėtų geriau apsaugoti keleivių ir keliautojų interesus;
- (16) šiuo tikslu čekiai turėtų būti apsaugoti nuo vežėjo arba organizatoriaus nemokumo. Tokią apsaugą galėtų užtikrinti privatusis arba viešasis sektorius ir ji turėtų būti pakankamai veiksminga ir patikima. Apsaugoti turėtų būti bent jau tie čekiai, kurie pasižymi šioje rekomendacijoje aprašytais privalumais;
- (17) tie privalumai visų pirma turėtų būti susiję su trumpiausiu čekio galiojimo trukme, su laikotarpiu, kuriam pasibaigus tais atvejais, kai čekio galiojimo trukmė ilgesnė už trumpiausią, keliautojai arba keleiviai, jei pageidauja, turi teisę į piniginę kompensaciją, ir su pinigų grąžinimo už nepanaudotus čekius sąlygomis. Jie taip pat turėtų būti susiję su paslaugų, kurioms gauti gali būti naudojamas čekis, asortimentu, su čekio panaudojimo terminu ir su jo perleidžiamumu. Siekiant dar labiau padidinti čekių patrauklumą, gali būti svarstomi ir papildomi privalumai;
- (18) jei tuo pačiu metu taikomas ir čekių išdavimas, ir pinigų grąžinimas pagal kredito kortelių schemas, gali susidaryti dviguba kompensacija. Todėl tais atvejais, kai keliautojas ar keleivis pasirenka čekį, vežėjas apie tai turi informuoti organizatorių, kelionės agentą ar kitą tarpininką;
- (19) kad čekiai taptų patrauklesni keleiviams ir keliautojams, valstybės narės galėtų apsvarstyti galimybę priimti Sąjungos valstybės pagalbos taisykles atitinkančias kelionių ir transporto sektorių veiklos vykdytojų rėmimo sistemas. Pavyzdžiui, jos galėtų sukurti specialias čekių garantijų sistemas, tiesiogiai grindžiamas Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktu. Be to, valstybės narės galėtų kaip paramą kelionių ir transporto sektorių veiklos vykdytojams teikti *de minimis* pagalbą pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1407/2013 ⁽¹⁸⁾;
- (20) valstybės narės, kurios teikia paramą kelionių ir transporto sektorių veiklos vykdytojams siekdamos užtikrinti, kad būtų patenkinti su COVID-19 pandemija susiję kompensacijos prašymai, turėtų užtikrinti, kad tokios sistemos būtų taikomos visiems keleiviams ir keliautojams, kuriems taikoma Kelionių paslaugų paketų direktyva arba atitinkami Sąjungos keleivių teisių reglamentai, nepriklausomai nuo jų paslaugų teikėjo;
- (21) kalbant apie galimus papildomus likvidumo poreikius, kurių gali kilti kelionių ir transporto sektorių veiklos vykdytojams, pažymėtina, kad 2020 m. kovo 19 d. Komisija, remdamasi Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktu, priėmė Laikinąją valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinę COVID-19 krizę, sistemą ⁽¹⁹⁾ (toliau – laikinoji sistema), skirtą dideliems valstybių narių ekonomikos sutrikimams atitaistyti. Laikinoji sistema buvo iš dalies pakeista 2020 m. balandžio 3 d. ⁽²⁰⁾ ir gegužės 8 d. ⁽²¹⁾, įtraukiant papildomų pagalbos priemonių;
- (22) laikinoji sistema iš esmės taikoma visiems sektoriams ir įmonėms, įskaitant transporto ir kelionių įmones, pripažįstant, kad transportas ir kelionės yra vieni smarkiausiai paveiktų sektorių. Ja siekiama pašalinti likvidumo trūkumą, su kuriuo susiduria įmonės, pvz., leidžiant teikti tiesiogines dotacijas, taikyti mokesčių lengvatas, skirti valstybės garantijas paskoloms ir subsidijuojamas viešąsias paskolas. Siekdamas skubiai patenkinti neatidėliotinus likvidumo poreikius, visų pirma mažųjų ir vidutinių įmonių, valstybės narės gali skirti nulinės palūkanų normos paskolas, 100 % rizikos dengiančias paskolų garantijas arba nuosavo kapitalo, kurių nominalioji vertė neviršija

⁽¹⁸⁾ 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 352, 2013 12 24, p. 1).

⁽¹⁹⁾ Komisijos komunikatas „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinę COVID-19 protrūkį, sistema“ (OL C 91I, 2020 3 20, p. 1).

⁽²⁰⁾ Komisijos komunikatas „Laikinosios valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinę COVID-19 protrūkį, sistemos pakeitimas“ (OL C 112I, 2020 4 4, p. 1).

⁽²¹⁾ Komisijos komunikatas „Laikinosios valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinę COVID-19 protrūkį, sistemos pakeitimas“ (OL C 164, 2020 5 13, p. 3).

800 000 EUR vienai įmonei. Be to, laikinojoje sistemoje numatyta galimybių teikti ir didesnę nei 800 000 EUR nominaliosios vertės vienai įmonei pagalbą likvidumo poreikiams patenkinti garantijų ir palūkanų subsidijų forma, laikantis, *inter alia*, minimalių kainodaros sąlygų. Atsižvelgdamos į tai valstybės narės gali priimti sprendimus dėl paramos kelionių ir transporto sektorių veiklos vykdytojams, kuria užtikrintų, kad būtų patenkinti su COVID-19 protrūkiu susiję kompensacijos prašymai ir taip užtikrinta keleivių ir vartotojų teisių apsauga ir vienodos sąlygos keleiviams ir keliautojams;

- (23) tokiais atvejais Komisija atsižvelgs į valstybių narių jau priimtus sprendimus dėl pagalbos teikimo aviacijos sektoriui, kad būtų užtikrinta, jog tiems patiems pagalbos gavėjams skyrus papildomą pagalbą nesusidarytų kompensacijos permoka ir vidaus rinkoje būtų išsaugotos vienodos sąlygos;
- (24) galiausiai valstybės narės gali nuspręsti patenkinti keleivių ir keliautojų kompensacijos prašymus ir vežėjui ar organizatoriui bankrutavus Tokiais atvejais būtų patenkinami tik keleivių ir keliautojų, o ne įmonių prašymai. Todėl tai nebūtų valstybės pagalba ir šią priemonę valstybės narės galėtų įgyvendinti be išankstinio Komisijos pritarimo;
- (25) Komisija yra pasirengusi padėti valstybėms narėms rengti tokias priemones ir jas konsultuoti valstybės pagalbos politikos klausimais;
- (26) valstybės narės ir veiklos vykdytojai turėtų būti skatinami apsvarstyti galimybę pasinaudoti esamomis Sąjungos sistemomis, skirtomis įmonių veiklai remti ir likvidumo poreikiams tenkinti;
- (27) siekiant kuo didesnio šios rekomendacijos poveikio, visos suinteresuotosios šalys turėtų būti informuojamos apie ją ir skatinamos ją įgyvendinti,

PRIĖMĖ ŠIĄ REKOMENDACIJĄ:

DALYKAS

1. Ši rekomendacija yra susijusi su čekiais, kuriuos vežėjai ir organizatoriai gali siūlyti keleiviams ir keliautojams kaip pinigines kompensacijos alternatyvą su sąlyga, kad keleivis arba keliautojas savanoriškai sutinka čekį priimti šiomis aplinkybėmis:
 - (a) jei nuo 2020 m. kovo 1 d. dėl priežasčių, susijusių su COVID-19 pandemija, vežėjas ar organizatorius atšaukė reisą ar kelionę; tokiu atveju remiamasi šiomis nuostatomis:
 - (1) Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies a punktu kartu su 7 straipsnio 3 dalimi;
 - (2) Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 16 dalies a punktu kartu su 17 straipsnio 2 ir 3 dalimis;
 - (3) Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalies b punktu;
 - (4) Reglamento (ES) Nr. 181/2011 18 straipsnio 1 dalies b punktu;
 - (5) Direktyvos (ES) 2015/2302 12 straipsnio 3 ir 4 dalimis;
 - (b) jei nuo 2020 m. kovo 1 d. dėl priežasčių, susijusių su COVID-19 pandemija, pakeičiamos sutarties sąlygos arba ji nutraukiama; tokiu atveju remiamasi Direktyvos (ES) 2015/2302 11 straipsnio 4 ir 5 dalimis.

APSAUGA NUO NEMOKUMO

2. Siekiant, kad čekiai taptų patrauklia ir patikima alternatyva piniginei kompensacijai, bent jau tie čekiai, kurie pasižymi 3–12 punktuose aprašytais privalumais, turėtų būti pakankamai veiksmingai ir patikimai apsaugoti nuo vežėjo arba organizatoriaus nemokumo.

REKOMENDUOJAMI ČEKIŲ PRIVALUMAI

3. Čekiai turėtų galioti ne trumpiau kaip 12 mėnesių.

Atsižvelgdami į 5 punktą, vežėjai ir organizatoriai turėtų automatiškai grąžinti keleiviui ar keliautojui atitinkamo čekio sumą ne vėliau kaip per 14 dienų nuo jo galiojimo laikotarpio pabaigos, jei čekis nebuvo panaudotas. Tai taip pat galioja ir tais atvejais, kai čekis buvo panaudotas tik iš dalies ir turi būti grąžinta likusi suma.

4. Jei čekių galiojimo laikotarpis yra ilgesnis nei 12 mėnesių, keleiviams ir keliautojams turėtų būti suteikta teisė paprašyti pinigines kompensacijos per 12 mėnesių nuo čekio išdavimo. Tokia teisė turėtų galioti ir bet kuriuo metu po šio laikotarpio, remiantis su terminais susijusiomis teisės nuostatomis.

Vežėjai ir organizatoriai galėtų apsvarstyti galimybę grąžinti pinigus už čekius ir anksčiau nei praėjus 12 mėnesių po čekio išdavimo, jei to prašo keleivis arba keliautojas.

5. Keleiviams ir keliautojams turėtų būti suteikta galimybė čekių apmokėti bet kokius naujus užsakymus, atliekamus iki jų galiojimo pabaigos datos, net jei mokėjimo ar paslaugos data yra vėlesnė.

6. Keleiviams ir keliautojams turėtų būti suteikta galimybė čekių apmokėti bet kokias vežėjo siūlomas transporto paslaugas arba bet kokią organizatoriaus siūlomą kelionių paslaugų paketą ⁽²²⁾.

7. Atsižvelgdami į galimybes ir nepaisydami mokesčio ar kainos skirtumo

— vežėjai turėtų užtikrinti, kad čekiai leistų keleiviams keliauti tuo pačiu maršrutu tomis pačiomis paslaugų teikimo sąlygomis, kaip nurodyta pradiniam užsakyme,

— organizatoriai turėtų užtikrinti, kad čekiai leistų keliautojams užsakyti tokį kelionės paslaugų paketą, kurio sutartinės paslaugos būtų tokio paties tipo arba lygiavertės kokybės kaip ir paslaugų paketo, kurio sutartis nutraukta.

8. Vežėjai ir organizatoriai turėtų apsvarstyti galimybę leisti čekius naudoti ir užsakant kitų subjektų, priklausančių tai pačiai įmonių grupei, paslaugas.

9. Jei atšaukta transporto paslauga ar kelionės paslaugų paketas buvo užsakytas per kelionių agentūrą ar kitą tarpininką, vežėjai ir organizatoriai turėtų leisti naudoti čekius ir naujiems užsakymams per tą pačią kelionių agentūrą ar kitą tarpininką.

10. Transporto paslaugų čekius turėtų būti galima perleisti kitam keleiviui be jokio papildomo mokesčio. Kelionės paslaugų paketo čekius taip pat turėtų būti galima be papildomo mokesčio perleisti kitam keliautojui, jei į paketą įtrauktų paslaugų teikėjai sutinka, kad čekiai būtų perleisti be papildomo mokesčio.

11. Kad čekiai taptų patrauklesni, organizatoriai ir vežėjai galėtų apsvarstyti galimybę išduoti čekius, kurių vertė didesnė už bet kokią sumą, sumokėtą už užsąkytą pradinį kelionės paslaugų paketą ar transporto paslaugą, pvz., pridėdami papildomą vienkartinę sumą arba papildomų paslaugų elementų.

12. Čekiuose turėtų būti nurodytas jų galiojimo laikotarpis ir visos su jais susijusios teisės. Jie turėtų būti išduodami patvariojoje laikmenoje ⁽²³⁾, pavyzdžiui, e. paštu arba popieriuje.

SUINTERESUOTŲJŲ SUBJEKTŲ BENDRADARBIAVIMAS

13. Jei keleivis transporto paslaugą užsakė per kelionių agentūrą ar kitą tarpininką arba jei transporto paslauga buvo kelionės paslaugų paketo dalis, vežėjas tais atvejais, kai keleivis ar keliautojas pasirenka čekį, turėtų apie tai informuoti kelionių agentūrą, tarpininką arba organizatorių.

⁽²²⁾ Primenama, kad bet kuriuo atveju lieka galioti teisės, privalomos pagal Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 16 straipsnio a punktą kartu su 17 straipsnio 2 dalimi ir Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 18 straipsnio 3 dalį.

⁽²³⁾ Patvarioji laikmena Kelionių paslaugų paketų direktyvos 3 straipsnio 11 punkte apibrėžiama kaip „bet kokia priemonė, kuri keliautojui ar prekiautojui leidžia saugoti asmeniškai jam skirtą informaciją taip, kad informacija tam tikrą laiką būtų prieinama ir kad saugomą informaciją būtų galima atgaminti nepakitusia“.

14. Įvairūs transporto ir kelionių vertės grandinei priklausantys ekonominės veiklos vykdytojai turėtų sąžiningai bendradarbiauti ir stengtis teisingai pasidalyti su COVID-19 pandemija susijusią naštą.

PARAMOS PRIEMONĖS

Valstybės pagalba

15. Valstybės narės gali spręsti, ar įvesti specialias paramos transporto ir kelionių sektorių veiklos vykdytojams sistemas, užtikrinančias, kad būtų patenkinti su COVID-19 pandemija susiję kompensacijos prašymai, taip pat kada ir kokio tipo priemonės jos nori įgyvendinti. Rengdamos tokias sistemas valstybės narės turėtų užtikrinti, kad jomis galėtų pasinaudoti visi keleiviai ir keliautojai, nepriklausomai nuo jų paslaugų teikėjo.
16. Siekdamos sumažinti neigiamą COVID-19 pandemijos poveikį keleiviams ir keliautojams, valstybės narės turėtų aktyviai apsvarstyti galimybę sukurti čekių garantijų sistemas, užtikrinančias, kad jie gautų kompensaciją ir tais atvejais, kai čekį išdavęs subjektas yra nemokus.

Kai tokiomis garantijų sistemomis sumažinama finansinė rizika čekius pasirenkantiems keleiviams ir keliautojams ir padidinama tikimybė, kad jie vietoj pinigų rinksis čekius ir taip bus pagerintas veiklos vykdytojų likvidumas, galima teigti, kad šiomis priemonėmis atitinkamiems veiklos vykdytojams suteikiamas pranašumas, t. y. pagerinamas likvidumas, todėl jos gali būti laikomos valstybės pagalba.

Tokios priemonės nepatektų į laikinosios sistemos taikymo sritį, tačiau apie jas valstybės narės galėtų pranešti tiesiogiai pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir jos galėtų būti vertinamos individualiai. Atlikdama tokį vertinimą Komisija sutiktų, kad valstybės garantija padengtų 100 % čekių vertės ir taip būtų užtikrinta visapusiška visų keleivių ir keliautojų teisių apsauga, sykiu atsižvelgdama į kitas atitinkamas laikinosios sistemos 3.2 skirsnio nuostatas ⁽²⁴⁾, kad būtų užtikrintas pagalbos proporcingumas.

17. Kai kelionių ir transporto sektorių veiklos vykdytojams reikia bendros likvidumo paramos, valstybės narės taip pat gali nuspręsti įvesti likvidumo paramos teikimo jiems sistemas. Kai tokia parama teikiama ne rinkos sąlygomis, ji gali būti susijusi su valstybės pagalba ir apie ją turėtų būti pranešta Komisijai.

Laikinojoje sistemoje nustatytas tokios likvidumo paramos suderinamumo pagrindas, įgalinantis kelionių ir transporto sektorių veiklos vykdytojus, *inter alia*, tokią paramą gauti valstybės garantijų arba subsidijuojamų paskolų forma; mažosios ir vidutinės įmonės (MVĮ), pateikusios tinkamai pagrįstą prašymą, gali naudotis šia parama faktiniams likvidumo poreikiams patenkinti per 18 mėnesių, o didelės įmonės – per 12 mėnesių ⁽²⁵⁾.

18. Vežėjui ar organizatoriui bankrutavus valstybės narės gali nuspręsti patenkinti keleivių ir keliautojų kompensacijos prašymus.

Jeigu kompensacija išmokama po likvidavimo procedūros ir todėl yra panaudojama ne kelionių ar transporto veiklos vykdytojo (kuris ekonominės veiklos jau nebevykdys) likvidumui pagerinti, o tik keleivių arba keliautojų išlaidoms kompensuoti, ji nėra susijusi su valstybės pagalba. Todėl tokio pobūdžio sistemas valstybės narės gali įgyvendinti be išankstinio Komisijos pritarimo.

Parama MVĮ iš Europos investicijų fondo

19. Komisija rekomenduoja valstybėms narėms skatinti finansų tarpininkus apsvarstyti galimybę pasinaudoti su COVID-19 susijusia parama, teikiama pagal Įmonių konkurencingumo ir MVĮ programos COSME paskolų garantijų priemonę, kurią pradėjo įgyvendinti Europos investicijų fondas ir Europos Komisija, ir kitas panašias sistemas, kurias pradėjo įgyvendinti Europos investicijų banko grupė. Pagal šias sistemas su COVID-19 pandemijos padariniais susijusiems įmonių likvidumo poreikiams patenkinti, be kita ko, atšauktų reisų ir kelionių bilietų išlaidoms kompensuoti, gali būti naudojamos MVĮ ir vidutinės kapitalizacijos įmonių likvidumui ir apyvartiniam kapitalui skirtos eilutės.

⁽²⁴⁾ Pagal laikinosios sistemos 3.2 skirsnį tam tikrą laikotarpį galima teikti valstybės garantijas paskoloms.

⁽²⁵⁾ Laikinosios sistemos 25 ir 27 punktų d papunkčiai.

Atsako į koronaviruso grėsmę investicijų iniciatyva

20. Komisija rekomenduoja valstybėms narėms apsvarstyti galimybę paramą kelionių ir transporto sektorių MVĮ apyvartiniam kapitalui skirti pagal papildomą lankstumo priemonę, kuri remiantis Sąjungos sanglaudos politika numatyta Atsako į koronaviruso grėsmę investicijų iniciatyvoje. Šiomis aplinkybėmis su COVID-19 pandemija susijusiems įmonių likvidumo poreikiams patenkinti, be kita ko, su atšauktomis kelionėmis susijusioms išlaidoms padengti, gali būti naudojamas MVĮ skiriamas apyvartinis kapitalas.

SKATINIMAS ĮGYVENDINTI ŠIĄ REKOMENDACIJĄ

21. Sąjungos ir nacionalinio lygmens vartotojų ir keleivių organizacijos turėtų skatinti keliautojus ir keleivius vietoj piniginės kompensacijos rinktis čekius, kurie pasižymi šioje rekomendacijoje aprašytais privalumais ir apsauga nuo veiklos vykdytojų nemokumo.
22. Sąjungos ir nacionalinio lygmens verslo, vartotojų ir keleivių organizacijos ir valstybių narių valdžios institucijos, įskaitant jų nacionalines vykdymo užtikrinimo įstaigas, turėtų prisidėti prie visų susijusių šalių informavimo apie šią rekomendaciją ir bendradarbiauti siekdamas ją įgyvendinti.

Priimta Briuselyje 2020 m. gegužės 13 d.

Komisijos vardu
Adina VĂLEAN
Komisijos narė
