

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta komission täytäntöönpanoasetukseksi COVID-19-pandemiasta johtuvista poikkeuksellisista toimenpiteistä kolmannelle viiteajanjaksolle (2020–2024) koskien yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyky- ja maksujärjestelmää

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 10 päivänä heinäkuuta 2020 tekemä ehdotus komission täytäntöönpanoasetukseksi COVID-19-pandemiasta johtuvista poikkeuksellisista toimenpiteistä kolmannelle viiteajanjaksolle (2020–2024) koskien yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyky- ja maksujärjestelmää sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 13 päivänä elokuuta 2020

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Neuvotteleva virkamies Mira Karppanen

LIIKENNE- JA VIESTIN-
TÄMINISTERIÖ

MUISTIO
13.8.2020

EU/2020/0210

EHDOTUS KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUKSEKSI COVID-19-PANDEMIASTA JOHTUVISTA POIKKEUKSELLISISTA TOIMENPITEISTÄ KOLMANNELLE VIITEAJANJAKSOLLE (2020–2024) KOSKIEN YHTENÄISEN EUROOPPALAISEN ILMATILAN SUORITUSKYKY- JA MAKSUJÄRJESTELMÄÄ

1 Tausta

Euroopan komissio antoi Yhtenäisen ilmatilan komitean jäsenille 10.7.2020 ehdotuksen komission täytäntöönpanoasetukseksi COVID-19-pandemiasta johtuvista poikkeuksellisista toimenpiteistä kolmannelle viiteajanjaksolle (2020–2024) koskien yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyky- ja maksujärjestelmää. Täytäntöönpanoasetuksen valmisteluvaiheessa sääntelyehdotuksen sisällöstä keskusteltiin 23.–24.6.2020 pidetyssä Yhtenäisen ilmatilan komitean kokouksessa. Ehdotuksesta on tarkoitus äänestää edellä mainitun komitean kokouksessa 8.9.2020.

Ehdotettu täytäntöönpanoasetus merkitsisi muutoksia lennonvarmistuspalveluiden hinnoitteluun sekä lennonvarmistuspalveluita koskeviin suorituskykytavoitteisiin ja niihin pohjautuviin kansallisiin suorituskykysuunnitelmiin, jotka sisältävät muun muassa lennonvarmistuksen kansalliset suorituskykytavoitteet sekä ilmatilan käyttäjien (eli tyypillisesti lentoyhtiöt, mutta myös sotilas- ja muu viranomaisilmailu) maksettavaksi tulevien kustannusten yksikköhinnat.

Lennonvarmistuspalveluiden hinnoittelu on EU-tasoisesti säänneltyä. Sääntelyä tarvitaan, koska suurin osa lennonvarmistuspalveluiden tarjoajista on luonnollisia monopoleja. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (550/2004/EY) nojalla komissio vahvistaa viiden vuoden viiteajanjaksoille perusteet lennonvarmistuspalveluiden hinnoittelulle. Lennonvarmistuspalvelujen hinnoittelu perustuu tähän yhtenäiseen eurooppalaiseen viisivuotissuunnitteluun, jossa lennonvarmistuksen hinnat muodostetaan ennustettujen kustannusten ja liikennemäärien perusteella. Kolmannelle viiteajanjaksolla 2020-2024 sovelletaan komission 11.2.2019 antamaa täytäntöönpanoasetusta 2019/317 yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja maksujärjestelmästä sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 390/2013 ja (EU) N:o 391/2013 kumoamisesta ("suorituskykyasetus").

Lennonvarmistuksen hinnat muodostetaan ennustettujen kustannusten sekä ennustettujen liikennemäärien perusteella, ja toteutuneita kustannuksia ja liikennettä verrataan ennusteisiin jälkikäteen. Tietyt raja-arvot ylittävät ennakoimattomat muutokset viedään takautuvasti tulevien vuosien hintoihin, jolloin tulevien vuosien hinnoittelussa voidaan ennakoimattomia tulonmenetyksiä periä takaisin ja tuottoja palauttaa. Siten jokaisen vuoden lopullinen hinta muodostuu ennakkoon määritetyistä kustannuksista ja liikennemääristä sekä ennakoimattomista muutoksista johtuvista mukautuksista. Näin ollen lennonvarmistuspalvelun tarjoajat eivät voi muuttaa hinnoitteluaan välittömästi kysynnän muuttuessa.

Suorituskykyasetuksen mukaisiin vuosittaisen hinnan mukauttamiskeinoihin kuuluvat asetuksen 27 ja 28 artikloihin perustuvat liikennetähti- ja kustannusriski- ja jakomekanismit, joilla lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ja ilmatilan käyttäjät jakavat riskit liikennemäärä- ja kustannusennusteiden poikkeamista johtuvista tuloihin kohdistuvista muutoksista. Sääntely määrittelee, miten tulonmenetykset ja tuotot jaetaan lennonvarmistuspalveluntarjoajan ja ilmatila-

käyttäjän välillä, mikäli liikenne poikkeaa ennusteesta tietyn prosenttiyksikön verran. Poikkeamista syntyneet tuotot tai tappiot viedään takautuvasti vuoden $n + 2$ hintoihin, jolloin vuoden 2020 liikennemääristä johtuvat poikkeamat lisättäisiin vuoden 2022 hintoihin. Koska vuoden 2020 liikennemäärät ovat merkittävästi matalammat kuin on ennustettu, olisi nykyäänntelyn nojalla ilmatilan käyttäjän maksettava huomattavan korkeita lennonvarmistusmaksuja vuonna 2022.

Jäsenvaltiot laativat kullekin viiteajanjaksolle suorituskykysuunnitelman kansallisesti tai yhdessä muiden kyseisen jäsenvaltion kanssa samaan toiminnalliseen ilmatilalohkoon kuuluvien jäsenvaltioiden kanssa. Suomen kansallisen tason kolmannen viiteajanjakson alustava lennonvarmistuksen suorituskykysuunnitelma hyväksyttiin liikenne- ja viestintäministeriössä 25.9.2019 ja se lähetettiin komissiolle marraskuun 2019 määräaikaan mennessä. Alkuvuodesta 2020 komissio ilmoitti, että Suomi olisi yksi kolmesta EU:n jäsenvaltiosta, jonka suorituskykysuunnitelman se aikoo hyväksyä. COVID-19-pandemian johdosta suorituskykysuunnitelmien hyväksymisen aikataulut muuttuivat eikä komissio ole hyväksynyt kansallisia suorituskykysuunnitelmia.

2 Ehdotuksen tavoite

Komission täytäntöönpanoasetusehdotuksen tavoitteena on edistää Euroopan lentoliikennealan toipumista COVID-19-pandemian aiheuttamasta lentoliikennemäärien maailmanlaajuisesta romahduksesta. Eri jäsenmaiden tekemistä toimenpiteistä, kuten valtioiden rajojen sulkemisesta, sekä matkustajamäärien ehtymisestä johtuen lentoyhtiöillä on ollut koko Euroopan alueella merkittäviä taloudellisia vaikeuksia. Toistaiseksi on vielä epävarmaa, kuinka pian liikennemäärät palautuvat COVID-19-pandemiaa edeltäneelle tasolle.

Ehdotuksen tavoitteena onkin tukea lentoyhtiöitä, joiden maksukykyä korkeat lennonvarmistuksen palvelumaksut horjuttaisivat niiden tulopuolen ehdyttyä. Lennonvarmistuksen palvelumaksut kuuluvat lentoyhtiöiden kiinteisiin kuluihin, sillä ne ovat ilmatilan käyttäjille pakollisia. Lennonvarmistuspalveluntarjoajille COVID-19-pandemiasta aiheutuneiden tulonmenetysten siirtäminen tulevien vuosien palvelumaksuihin voimassa olevaan suorituskykyasetukseen sisältyvän mekanismin mukaisesti nostaisi lentoyhtiöiden liikennöintikustannuksia vuosina 2022 ja 2023 kohtuuttomasti. Komission täytäntöönpanoasetusehdotuksen sisältämällä toimenpiteillä pyritään jakamaan ilmatilan käyttäjien maksettavaksi tulevien lennonvarmistuksen palvelumaksujen COVID-19-pandemiasta johtuvat hintavaihtelut useamman vuoden ajalle vuosille 2022 ja 2023 kasaantuvien hintapiikkien sijaan ja siten varmistamaan eurooppalaisten lentoyhtiöiden säilyminen elinvoimaisena kriisin ylitse.

Lisäksi ehdotuksen tavoitteena on päivittää unionin taseisia ja kansallisia suorituskykytavoitteita kustannustehokkuuden osalta, minkä johdosta kansallisia suorituskykysuunnitelmia tulee päivittää. Vuonna 2019 asetetut tavoitteet ja laaditut alustavat kansalliset suorituskykysuunnitelmat eivät ole ottaneet huomioon COVID-19-pandemian aiheuttamaa poikkeuksellista tilannetta, joten niiden päivitys on tarpeen.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

COVID-19-pandemian puhjettua toteutuneet liikennemäärät poikkeavat lennonvarmistuspalvelujen hinnoittelun perustana olleista lentoliikenteen liikennemääräennusteista merkittävästi. Kun käytännössä kaikki lentoliikenne on Euroopassa COVID-19-pandemian aiheuttamien rajojen sulkemisten ja liikkumisrajoitusten myötä vähentynyt reilusti, nousisivat vuoden 2022 lennonvarmistusmaksut hyvin korkeiksi. Lentoyhtiöiden tulopohjan romahdettua niillä ei ole maksukykyä niin korkeisiin lennonvarmistuspalvelumaksuihin.

Ehdotuksessa tarkasteltaisiin vuosia 2020 ja 2021 yhtenä ajanjaksona, ja liikennemäärien vähentymisestä aiheutuvat korotukset lennonvarmistuspalvelumaksuihin hajautettaisiin pidemmälle aikajaksonle lentoyhtiöiden tilanteen helpottamiseksi. Nämä korotukset jaettaisiin suorituskykyasetuksen ”vuosi n + 2” –lähtökohdan sijaan viiden vuoden aikavälille alkaen vuodesta 2023. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voisi kuitenkin pidentää ajanjaksoa seitsemään vuoteen.

Lisäksi ehdotuksella muutettaisiin unionin ja kansallisen tason kustannustehokkuutta koskevia suorituskykytavoitteita poikkeuksellisesti kesken viiteajanjakson ja sallittaisiin päivittää vuonna 2019 kansallisesti tai toiminnallisten ilmatilalohkojen tasolla laaditut alustavat suorituskyky-suunnitelmat vastaamaan paremmin nykyistä tilannetta. Ehdotuksen mukaan komissio antaisi unionin laajuiset suorituskykytavoitteet 1.4.2021 ja päivitykset kansallisen tason suorituskyky-suunnitelmiin tulisi toimittaa komission arvioitavaksi viimeistään 1.7.2021. Korjaukset kolmannen viiteajanjakson suorituskykytavoitteisiin ja -suunnitelmiin tehtäisiin siten tarkautuvasti, jolloin vuosina 2020 ja 2021 sovellettaisiin vielä alkuperäisiä tavoitteita ja suunnitelmia.

Sääntelystä poikkeaminen kesken viiteajanjakson on hyvin poikkeuksellisesta. Lentoliikennealan COVID-19-pandemian aiheuttamat ennen näkemättömän vaikeat olosuhteet kuitenkin edellyttävät tällaisia muutoksia. Komission täytäntöönpanoasetus astuisi voimaan seuraavana päivänä sen julkaisemisesta Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 4 artiklan 2 kohdan g alakohta, jonka mukaan unionin ja jäsenvaltioiden kesken jaettua toimivaltaa sovelletaan liikenteen alalla.

SEUT 290 artiklan 1 kohdan mukaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävässä säädöksessä voidaan siirtää komissiolle valta antaa muita kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäviä, soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksytyn säädöksen tiettyjä, muita kuin sen keskeisiä osia. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) 3 artiklan 1 kohdan mukaan tässä asetuksessa luodaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamiseksi yhdenmukaistetut säännöspuitteet yhdessä seuraavien säädösten:

a) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus)(11);

b) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus)(12); ja

c) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 552/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (yhteentoimivuusasetus)(13),

ja niiden täytäntöönpanosääntöjen kanssa, jotka komissio vahvistaa tämän asetuksen ja edellä mainittujen asetusten perusteella.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan komissio arvioi kansallisten tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskevien tavoitteiden yhteensopivuuden yhteisön laajusten suorituskäytävöitten kanssa käyttämällä 6 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja arviointiperusteita.

Jos komissio toteaa, että yksi tai useampi kansallinen tavoite tai toiminnallisia ilmatilan lohkoja koskeva tavoite ei ole arviointiperusteiden mukainen, se voi päättää 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen antaa suosituksen siitä, että kyseisten kansallisten valvontaviranomaisten on laadittava tarkistettut suorituskäytävöitten. Kyseisten jäsenvaltioiden on hyväksyttävä tarkistettut suorituskäytävöitten ja asianmukaiset toimenpiteet, joista on ilmoitettava komissiolle riittävän ajoissa.

Jos komissio toteaa, että tarkistettut suorituskäytävöitten ja asianmukaiset toimenpiteet eivät ole riittäviä, se voi päättää 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen, että kyseisten jäsenvaltioiden on ryhdyttävä korjaaviin toimenpiteisiin.

Vaihtoehtoisesti komissio voi asianmukaisesti perustellen päättää tarkistaa yhteisön laajuisia suorituskäytävöitten 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

Asetuksen (EY) 550/2004 15 artiklan 4 kohdan mukaan lennonvarmistuspalvelujen maksujärjestelmää koskevat täytäntöönpanosäännöt vahvistetaan puiteasetuksen 8 artiklassa tarkoitettua komiteamenettelyä noudattaen.

5 Ehdotuksen vaikutukset Suomessa

5.1 Vaikutukset lainsäädäntöön ja viranomaisten toimintaan

Ehdotuksella ei ole odotettavissa vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa tehdä tarvittavat muutokset vuonna 2019 laadittuun alustavaan kansalliseen lennonvarmistuksen suorituskäytävöitten kolmannelle viiteajanjaksolle.

5.2 Taloudelliset ja hallinnolliset vaikutukset

Komission täytäntöönpanoasetusehdotuksessa esitetyt toimet merkitsevät helpotusta ilmatilan käyttäjille eli erityisesti lentoyhtiöille, kun liikenteen määrän romahduksesta johtuvat lennonvarmistuspalvelumaksujen hinnankorotukset hajautettaisiin voimassa olevaa sääntelyä pidemmälle aikavälille. Tällä olisi siten alentava vaikutus lennonvarmistuspalveluntarjoajien lähivuosien kassavirtaan. Suomessa lennonvarmistuspalveluita tarjoaa ilmailulain (864/2014) 108 §:n nojalla Suomen ilmatilaan ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi nimetty Air Navigation Services Finland Oy (jäljempänä ANS Finland).

Poikkeuksellisen tilanteen vuoksi useat Euroopan valtiot ovat tukeneet tai ovat aikeissa tukea kansallisesti kansallisia lentoyhtiöitä ja/tai lennonvarmistuspalvelun tarjoajiaan. Suomen kannalta keskeisimpiä vertailukohtia ovat muut Pohjoismaat. Muun muassa Ruotsin hallituksen lisätalousarvioesityksessä maan lennonvarmistuspalvelujen tuottajalle eli Luftfartsverketille on osoitettu tukea 900 miljoonan kruunun edestä (n. 86 miljoonaa euroissa). Norja on tukenut lennonvarmistuspalvelujen tuottaja Avinoria 5 miljardilla Norjan kruunulla (n. 460 miljoonalla eurolla). Norja on tukenut Norjassa toimivia lentoyhtiöitä yhteensä 6 miljardilla Norjan kruunulla (eli lähes 550 miljoonalla eurolla) lainantakauksilla, jotka ovat kohdistettu Nor-

wegian Air Shuttlelle, SAS AB:lle sekä alueellisesti toimivalle Widerøelle. Lisäksi Norja on tukenut keskeisten yhteyksien ylläpitämistä käyttämällä 3 miljardia kruunua (n. 275 milj. euroa) ostoliikenteeseen keskeisillä reiteillä. Tuetulla ostoliikenteellä on saatu asiakkaita ja siten tuloja myös lennonvarmistuspalveluntarjoajalle.

Suomi on tukenut Finnair Oyj -lentoyhtiötä sekä ANS Finlandia. Lisätalousarvioesityksessä toukokuussa 2020 hyväksyttiin Finnair Oyj:lle lainaan enintään 540 miljoonan euron valtiontakausta ja kolmannessa lisätalousarviossa myönnettiin yhteensä 700 miljoonan euron määräraha, jolla valtio merkitsee Finnair Oyj:n järjestämässä osakeannissa osakkeita. Tarvittaessa valtio voi myös osallistua muihin pääomitusjärjestelyihin. Lisäksi kesäkuun lisätalousarvioesityksessä esitettiin Liikenne- ja viestintävirastolle 3,4 miljoonan määräraha, jotta se voisi maksaa Euroopan lennonvarmistuksen turvallisuudesta vastaavan järjestön eli Eurocontrolin (European Organisation for Safety of Air Navigation) jäsenmaksun kuluvalle vuodelle 2020 ANS Finlandin sijaan. ANS Finlandin oman käsityksen mukaan vaarana kuitenkin on, että tulevina vuosina edellä mainittu 3,4 miljoonan euron määräraha joudutaan vähentämään lentoreittipalvelun kustannuspohjista.

ANS Finland on tarjonnut lennonvarmistuspalveluitaan sille ilmailulle, jota Suomen ilmatilassa on toiminut myös COVID-19-pandemian aikana, muun muassa sotilasilmailulle sekä eri maiden kansalaisten kotimaahansa palauttamiseksi järjestetyille ns. ”palautuslennoilille” ja rahdiliikenteelle. Liikennemäärien romahdettua ANS Finlandin toiminta on kuitenkin tappiollista jo nykyisen sääntelyn perusteella ja komission täytäntöönpanoasetusehdotus heikentäisi ANS Finlandin taloudellista tilannetta lähivuosina entisestään. Kulujen karsimiseksi ANS Finland on pyrkinyt laajamittaisiin säästötoimiin muun muassa toimintaa supistamalla ja henkilöstöä lomauttamalla. Säästötoimilla voi olla vaikutusta liikenteen täsmällisyyteen, eikä sillä kaikissa tilanteissa ole ehkä tarjota normaalia kapasiteettia.

ANS Finlandin näkemyksen mukaan lennonvarmistusmaksujen hajauttaminen olisi kuitenkin keino sovittaa ilmatilan käyttäjien ja lennonvarmistuspalveluntarjoajien intressit yhteen. Lentoyhtiöiden maksukyvyttömyyteen ajautumisen estäminen on myös lennonvarmistuspalveluntarjoajien näkökulmasta tarpeellista, koska niiden liiketoiminta perustuu lentoyhtiöiltä saatuihin maksuihin. Komission täytäntöönpanoehdotuksen myötä on kuitenkin syytä seurata kansallisesti ANS Finlandin taloudellista tilannetta ja arvioida mahdollisen tukijärjestelyn tarvetta.

5.3 Ympäristövaikutukset

Täytäntöönpanoasetusehdotuksella ei ole tunnistettu olevan ympäristövaikutuksia.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Ehdotuksella ei arvioida olevan perustuslakiin tai perus- ja ihmisoikeuksiin liittyviä vaikutuksia.

Täytäntöönpanoasetusehdotus koskee kaikkia unionin alueella toimivia lennonvarmistuspalveluntarjoajia ja ilmatilan käyttäjiä. Täytäntöönpanoasetusehdotuksen vaikutukset kohdistuvat siten yhtäläisesti kaikkiin unionin alueella toimiviin lentoyhtiöihin ja lennonvarmistuspalveluihin, eikä niillä siten ole kilpailuvaikutuksia.

Täytäntöönpanoasetusehdotus vaikuttaa kansallisen lennonvarmistuspalvelun tarjoajan elinkeinotoimintaan hajauttamalla sen tulevien hinnankorotusten osuutta kassavirrasta usealle eri

vuodelle. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan yhteenlaskettuun tulokertymään täytöntöönpanoasetuksella ei kuitenkaan olisi vaikutusta.

7 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja kansallinen käsittely

Sääntelyehdotuksen sisällöstä keskusteltiin 23.-24.6.2020 pidetyssä Yhtenäisen ilmatilan komitean kokouksessa. Ehdotuksesta on tarkoitus äänestää edellä mainitun komitean kokouksessa syyskuussa.

Tämä täytöntöönpanoasetusehdotuksesta laadittu U-kirjelmä perustuu englanninkieliseen aiheeseen komission esityksestä. U-kirjelmäluonnos käsiteltiin liikennejaoston kirjallisessa käsittelyssä 16.7.2020–20.7.2020. Valtioneuvoston on tarkoitus antaa U-kirjelmä eduskunnalle valtioneuvoston yleisistunnon 13.8.2020 päätöksellä. Tällöin U-kirjelmä toimitetaan eduskunnalle kuuden viikon määräajan kuluessa.

8 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ilmailua. Täytöntöönpanoasetusehdotus kuuluu siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

9 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä sitä, että ilmailualan eri toimijoita tuetaan lainsäädännöllisillä sekä muilla toimenpiteillä, jotta Euroopan ilmailuala toipuisi mahdollisimman nopeasti COVID-19-pandemian aiheuttamasta poikkeuksellisesta tilanteesta.

Valtioneuvoston näkemys on, että koska lentoyhtiöt ovat kärsineet poikkeuksellisen paljon liikennemäärien lähes täydellisestä romahduksesta, on tarpeellista tulevien vuosien osalta helpottaa lentoyhtiöiden taloudellista tilannetta.

Valtioneuvosto pitää kannatettavana komission toimenpiteitä vuosien 2020 ja 2021 tarkastelemisesta yhtenä ajanjaksona sekä hintoihin siirrettävien korotusten hajauttamisesta pidemmälle aikajaksolle kuin nykysääntely mahdollistaisi. Valtioneuvosto toteaa kuitenkin, että samalla on kansallisesti tarpeen kiinnittää huomiota myös lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan taloudellisen tilanteen seurantaan.

Lisäksi valtioneuvosto kannattaa kustannustehokkuutta koskevien suorituskykytavoitteiden ja niihin perustuvien kansallisten suorituskyky suunnitelmien päivittämistä vastaamaan nykytilannetta.