



tään julkisten varojen tehokasta käyttöä. Tavoitteena on pyrkiä parantamaan EU:n lentoasemien ja lentoyhtiöiden kilpailukykyä ja kasvupotentiaalia.

Suuntaviivojen uudistamisen taustalla on uudenlaisten liiketoimintamallien yleistyminen, pienten lentoasemien julkinen omistus ja erityisesti Keski-Euroopan alueellisten lentoasemien tiheydestä johtuva lentoasemainfrastruktuurin ylikapasiteetti suhteessa matkustajien kysyntään ja lentoyhtiöiden tarpeisiin. Komissio järjesti myös vuonna 2011 julkisen kuulemisen suuntaviivojen soveltamiseen liittyen. Keskeisenä johtopäätöksenä sidosryhmät korostivat tarvetta selventää sovellettavia sääntöjä ja tehostaa niiden noudattamista. Lisäksi pidettiin tärkeänä lentoasemien rahoitusta koskevien sääntöjen selkeyttämistä ja ennakoitavuuden paranemista. Useat alueelliset lentoasemat ovat kannattamattomia, ja niihin tulisi soveltaa erityisiä valtiontukisääntöjä. Sidoryhmät toivat esiin myös odottavansa enemmän ohjeistusta valtiontukisääntöjen soveltamisesta alueellisten lentoasemien erälle lentoyhtiöille myöntämiin alennuksiin tai muihin etuihin ja katsovat, että toiminnan aloittamiseen myönnettyä tukea koskevia sääntöjä olisi yksinkertaistettava.

Komission mukaan valtiontukipolitiikan tulisi tukea sellaisen tuen myöntämistä, joka on hyvin suunniteltu ja kohdistettu havaittuihin markkinoiden toimintapuutteisiin sekä Euroopan yhteisen edun mukaista. Lentoasema- ja lentoliikennealojen valtiontuen valvonnalla olisi edistettävä julkisten varojen järkevää käyttöä kasvupainotteisissa politiikoissa ja rajoitettava tasapuolisia toimintaedellytyksiä heikentäviä kilpailun vääristymiä sisämarkkinoilla. Keskeinen keino mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi on kannattamattomien lentoasemien päällekkäisyyksien ja liikkapotentiaalivältyminen.

Lentoliikenteen suuntaviivojen uudistaminen on osa komission toukokuussa 2012 käynnistämää EU:n valtiontuki uudistusta (KOM (2012) 209 lopullinen), jolla on kolme tavoitetta. Uudistuksen tavoitteena on ensinnäkin uudistaa valtiontukisääntelyä siten, että valtiontuella edistetään talouskasvua Eurooppa 2020 -tavoit-

teiden mukaisesti. Toiseksi uudistuksella tavoitellaan valtiontukivalvonnan painopisteen siirtämistä kilpailua eniten sisämarkkinoilla vääristäviin tapauksiin. Tällä tarkoitetaan yhtäältä suurten ja kilpailua vääristävien tukien tarkempaa valvontaa, toisaalta uudistuksella pyritään helpottamaan vain vähän kilpailua vääristävien tukien myöntämistä. Uudistuksen kolmantena tavoitteena on virtaviivaistaa ja yksinkertaistaa valtiontukisääntöjä ja nopeuttaa komission päätöksentekoa.

### ***Valtioneuvoston kanta***

Kansainvälisillä lentoyhteyksillä on keskeinen merkitys saavutettavuuden kannalta Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuen. Alueellisilla lentoasemilla on tärkeä rooli koko maan saavutettavuuden turvaamisessa.

Suomi pitää tärkeänä lentoasemien rahoitusta ja valtiontukia koskevien sääntöjen selkeyttämistä. Suomi kannattaa ennakoitavuuden paranemista komission käsitellessä valtion tekemiä tuki-ilmoituksia ja mahdollisten tuki-ilmoitusten käsittelyn nopeutumista komissiossa. Valtiontukeen sovellettavien sääntöjen tulisi olla selkeitä, ja niihin liittyvien menettelyiden tulisi olla avoimia ja sääntöjen noudattamisen tehokasta.

Suomen lentoasemaverkolla on keskeinen merkitys lentoliikenteen toimintaedellytyksille. Suomi pitää tärkeänä verkostoperiaatteen turvaamista myös jatkossa. Lentoasemaverkoston puitteissa tapahtuva ristisubventio tulee mahdollistaa myös uudistettujen suuntaviivojen puitteissa. Tärkeää on turvata ylipäättänsä mahdollisimman suuri kansallinen liikkumavara lentoasemaverkostoa koskevan sääntelyn kontekstissa.

Suomi kiinnittää huomiota konsultaatiovastauksessaan maanpuolustuksellisten tarpeiden huomioimiseen ja ottaa huomioon yleiseurooppalaisista käytännöistä poikkeavat ratkaisut lentoasemien toiminnassa.

Lentoasemaverkoston tarkoituksenmukaista rakennetta, palvelutasoa ja kustannustehokkuutta koskeviin kysymyksiin otetaan kantaa lento-

liikennestrategiassa, joka valmistuu vuoden 2014 loppuun mennessä.

Valmistelutyöryhmä antaa joulukuussa 2013 väliraportin, jossa on tarkoitus tarkastella myös lentoasemaverkkoa koskevia kysymyksiä.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

Valtioneuvoston kirjelmä koskee komission konsultaatiota lentoasemien ja lentoliikenteen valtioneuvoston suuntaviivoista, millä komissio kartoittaa aihetta koskevan tiedonantoluonnoksen muutostarpeita. Tiedonannossa määritetään ne periaatteet, joilla valtioneuvostoa voidaan lentosektorille myöntää. Mahdolliset tuet tulee pääsääntöisesti hyväksyttäväksi komissiolla ennen niiden toteuttamista.

Valiokunta korostaa, että lentoyhteyksillä on keskeinen merkitys mm. Suomen kansainvälisen saavutettavuuden kannalta. Pitkillä välimatkoilla lentoliikenne on käytännössä ylivoimaisen nopea liikennemuoto, ja ulkomaan henkilöliikenteessä lentoliikenteellä on keskeinen asema. Lentoyhteyksien kattavuudella on merkitystä Suomen kokonaistaloudelle ja alueiden kehitykselle maan sisällä. Riittävän kattava lentoasemaverkko on Suomessa myös tulevaisuudessa olennainen osa liikennejärjestelmäkokonaisuutta, ja sillä on huomattava merkitys myös paikallisten yritysten kilpailukykyä kannalta.

Saadun selvityksen mukaan lentoasemille myönnettäville investointituille asetettaisiin komission luonnoksen mukaan jatkossa enimmäisprosenttiosuudet, jotka riippuvat lentoaseman matkustajamäärästä. Alle miljoonan vuotuisen matkustajamäärän kentille investointituki voisi jatkossa olla enintään 75 %. Saadun selvityksen mukaan komissio on nykyisen sääntelyn puitteissa hyväksynyt pienille lentoasemille jopa 70—100 %:n investointitukia. Kentillä, joilla on 1—3 miljoonaa matkustajaa, investointituki saisi olla enintään 50 %. Yli viiden miljoonan matkustajan lentoasemille, kuten Helsinki-Vantaan lentoasemalle, ei investointitukia saisi luonnoksen mukaan myöntää.

Suuntaviivaluonnoksen mukaan lentoasemien toimintatukia ei saisi enää myöntää lain-

kaan 10 vuoden siirtymäajan jälkeen. Lisäksi edellytyksenä olisi muun muassa, että toimintatuella tuettavalla lentoasemalla olisi enintään 3 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan suuntaviivaluonnos rajaa käytettävissä olevia tukikeinoja ja luonnoksessa esitetty toimintatukien poistuminen tukivalikoimasta voisi vaarantaa eräiden merkittävien Finavian lentoasemaverkkoon kuuluvien maakuntakenttien toiminnan jatkumisen. Valiokunta korostaa toimintatukien 10 vuoden siirtymäajan käytön mahdollisuuksia ja toteaa, että siirtymäaikaisten käyttämisen tarpeet tulee arvioida kattavasti ja huolellisesti valmisteilla olevassa lentoliikennestrategiassa.

Valiokunta katsoo, että lentoasemaverkko tulee nähdä osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta ja pyrkiä yhdistämään lentoliikenne mahdollisimman hyvin yhteentoimivaksi kokonaisuudeksi muiden liikennemuotojen kanssa siten, että liikkumiseen löytyy eri yhteyksille jokin tarkoituksenmukainen vaihtoehto. Eri alueiden lentoliikennettä koskevien tarpeiden arvioinnissa tulee sitten ottaa huomioon muiden liikennemuotojen sekä palvelujen saatavuus valtakunnan eri alueilla. Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin tärkeänä huomioida suuntaviivaluonnoksessa myös maanpuolustukselliset tarpeet.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan suuntaviivojen uudistamisen taustalla on erityisesti Keski-Euroopan alueellisen lentoasemaverkoston tiheys ja siitä johtuva ylikapasiteetti suhteessa lentoyhtiöiden ja matkustajien tarpeisiin. Valiokunta korostaa, että tämä lähtökohta poikkeaa täysin Suomen olosuhteista ja liikenteellisistä tarpeista. Tästä syystä valiokunta painottaa, että suuntaviivoihin pyritään esittämään riittävästi kansallista liikkumavaraa Suomen kannalta tarkoituksenmukaisten liikennepoliittisten ratkaisujen mahdollistamiseksi.

*Lentoasemaverkoston säilyminen.* Lentoasemaverkosto on Suomessa tällä hetkellä maantieteellisesti varsin kattava, mutta lentoasemakohtaisesti tarkasteltuna huomattava osa verkosta on tällä hetkellä tappiollista ja monien reittien kannattavuus on heikko. Helsinki-Vantaan lentoaseman ulkomaanliikenteen tuomien matkustajavirtojen mahdollistamalla tuloilla on keskeinen merkitys käytännössä lähes kaikkien muiden lentoasemien toiminnan kannalta. Finavian 25 aseman lentoasemaverkostossa sovelletaan yhtenäishinnoittelua ja verkon sisällä käytetään ristiksubventiota. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tässä on kyse valtion talousarvion ulkopuolisesta Finavian sisäisestä ristiksubventiosta, joten siihen ei sovelleta valtion tukia koskevia säännöksiä.

Valiokunta toteaa, että Suomen vähäisistä liikennemääristä johtuen kaikilta maakuntakentiltä ei voida jatkossakaan odottaa taloudellista kannattavuutta. Valiokunta katsoo, että Suomen lentoasemaverkoston toimintaedellytykset ja verkoston säilyminen jatkossa edellyttää, että ristiksubvention käytön mahdollisuus säilyy myös tulevaisuudessa.

#### **Lausunto**

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

*että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.*

Helsingissä 1 päivänä lokakuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Kalle Jokinen /kok  
vpj. Osmo Kokko /ps  
jäsen. Mikko Alatalo /kesk  
Thomas Blomqvist /r  
Markku Eestilä /kok  
Ari Jalonen /ps  
Jukka Kopra /kok  
Merja Kuusisto /sd

Johanna Ojala-Niemelä /sd  
Raimo Piirainen /sd  
Eila Tiainen /vas  
Ari Torniainen /kesk  
Reijo Tossavainen /ps  
Oras Tynkkynen /vihr  
Mirja Vehkaperä /kesk.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.