

LMA Koskinen Timo(LVM)

26.08.2013
JULKINEN

VASTAANOTTAJA
Eduskunta
Suuri valiokunta

Viite

Asia

Lentoasemia ja lentoliikennettä koskevat valtiontukisuuntaviivat; Komission luonnos suuntaviivoiksi

U/E-tunnus:

EUTORI-numero:

Ohessa lähetetään perustuslain 97§:n mukaisesti selvitys komission julkaisemasta lentoasemia ja lentoliikennettä koskevista valtiontukisuuntaviivaluonnoksesta.

Minna Kivimäki
osastopäällikkö, ylijohaja

LIITTEET - Perusmuistio Lentoasemia ja lentoliikennettä koskevat valtiontukisuuntaviivat;
Komission luonnos suuntaviivoiksi
- Luonnos komission tiedonannoksi

Asiasanat	lentokentät, lentoliikenne, valtiontuki
Hoitaa	LVM, TEM
Tiedoksi	ALR, EUE, MAVI, MMM, OM, SM, TRAFI, UM, VM, VNK, YM

LMA Koskinen Timo(LVM), Inkalotta
Nuotio(TEM)

26.08.2013

Asia

Lentoasemia ja lentoliikennettä koskevat valtiontukisuuntaviivat; Komission luonnos suuntaviivoiksi

Kokous

Liitteet

Viite

EUTORI/Eurodoc nro:

U-tunnus / E-tunnus:

Käsittelyn tarkoitus ja käsittelyvaihe:

Euroopan komissio antoi vuonna 2005 tiedonannon, jossa se määritteli suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta (EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1).

Komissio on käynnistänyt 3.7.2013 konsultaation, johon jäsenvaltioilta, muilta instituutioilta sekä sidosryhmiltä pyydetään vastauksia 25.9.2013 mennessä. Konsultaatio on suunnattu erityisesti julkisyhteisöille, jotka rahoittavat lentokenttiä, sekä myöntävät aloitustukia uusien lentoreittien ja toimialan kehittymistä varten. Toimialalla tarkoitetaan tässä yhteydessä erityisesti lentoasemapitäjiä, lentoyhtiöitä sekä maahuolintapalveluita tarjoavia yhtiöitä.

Konsultaation tarkoituksena on kartoittaa näkemyksiä komission laatimasta tiedonantoluonnoksesta, jolla uudistetaan vuoden 1994 ja 2005 suuntaviivoja. Tiedonannossa määritellään olosuhteet, joiden täytyessä valtiontuki lentoyhtiöille ja lentoasemille on sallittua.

Komissio tekee konsultaation perusteella arvion siitä, missä määrin nykysääntelyä on tarpeen muuttaa ja tekee tarvittaessa ehdotuksen tarkistetuiksi suuntaviivoiksi. Komissiolla on oikeus toimivaltansa puitteissa päättää missä määrin se ottaa konsultaatiossa esitetyt kannanotot huomioon.

Asiakirjat:

Luonnos komission tiedonannoksi suuntaviivoista on julkaistu komission sivustolla http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely:

EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107-108 artiklojen mukaan valtiontukien sääntely kuuluu komission toimivaltaan. Komissiolla on yksinoikeus Euroopan unionin tuomioistuimen valvonnan alla antaa yksityiskohtaisia sääntöjä koskien tukien hyväksyttävyyttä 107 artiklan 2 ja 3 kohtien nojalla. Jäsenvaltioita kuullaan asiantuntijan roolissa.

Käsittelijä(t):

Liikenne- ja viestintäministeriö, suunnittelija Timo Koskinen p. 029 534 2401
Työ- ja elinkeinoministeriö, ylitarkastaja Inkalotta Nuotio p. 029 504 7026

Suomen kanta/ohje:

Kansainvälisillä lentoyhteisillä on keskeinen merkitys saavutettavuuden kannalta Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuen. Alueellisilla lentoasemilla ovat 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 ristosubventio tulee mahdollistaa myös uudistettujen suuntaviivojen puitteissa. Tärkeää on turvata ylipäättänsä mahdollisimman suuri kansallinen liikkumavara lentoasemaverkosta 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 lentoliikennestrategiassa, joka valmistuu vuoden 2014 loppuun mennessä.

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

Pääasiallinen sisältö:

EU:n valtiontukivalvonnan peruseriaate on, että SEUT 107 artiklan 1 kohdan kriteerit täyttävistä tuista tulee tehdä ilmoitus Euroopan komissiolle (SEUT 108 artiklan 3 kohta), joka tutkii soveltuuko tukitoimenpide sisämarkkinoille. Tukiohjelmaa tai yksittäisiä tukia ei saa laittaa täytäntöön ennen komission hyväksyntää. Lentoasemia ja lentoyhtiöitä koskevissa suuntaviivoissa komissio on asettanut kriteerit

lentoasemille/lentoyhtiöille myönnettävien valtiontukien hyväksyttävyydelle. Kaikista suuntaviivojen mukaisista tuista tulee tehdä valtiontuki-ilmoitus komissiolle. Suuntaviivojen avulla komissio arvioi tuen hyväksyttävyyttä sisämarkkinoille.

Nykyiset ehdot lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta on määritelty vuonna 2005 annetuissa suuntaviivoissa (EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1) sekä vuonna 1994 annetuissa suuntaviivoissa (EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5). Komissio kiinnittää uudistetuissa suuntaviivoissa huomiota erityisesti lentoasemien investointi- ja toimintatukiin sekä lentoyhtiöille myönnettäviin käynnistystukiin. Lentoliikenteen suuntaviivaluonnoksessa komissio on pyrkinyt löytämään tasapainon valtiontuki uudistuksen eri tavoitteiden välillä. Ehdotuksen keskiössä on sääntöjen yksinkertaistaminen siten, ettei kilpailu sisämarkkinoilla vääristy, ja että tuella edistetään julkisten varojen tehokasta käyttöä. Tavoitteena on pyrkiä parantamaan EU:n lentoasemien ja lentoyhtiöiden kilpailukykyä ja kasvupotentiaalia.

Suuntaviivojen uudistamisen taustalla on uudenlaisten liiketoimintamallien yleistymisen, 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. Sidosryhmät 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 valtiontuki politiikan 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. Keskeiset keinot mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi on kannattamattomien lentoasemien päällekkäisyyksien ja liikakapasiteetin välttäminen.

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 -tavoitteiden 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.

Komissio esittää suuntaviivaluonnoksessa seuraavanlaisia muutoksia ja tiukennuksia lentoasemille myönnettäviin valtiontukiin:

1. Lentoasemille myönnettävälle investointituille asetetaan enimmäistuki-intensiteetit lentoaseman koon mukaan. Enimmäistuki-intensiteettejä sovelletaan riippumatta rahoitetaanko tuki kokonaan valtion varoista tai osittain EU:n varoista. Yli 5 miljoonan vuotuisen matkustajan lentoasemat rajataan kokonaan investointituen ulkopuolelle. Alle 5 miljoonan vuotuisen matkustajan lentoasemille tukea voidaan myöntää seuraavasti:

> 5 miljoonaa: 0 % (tukea ei sallita)

3-5 miljoonaa: enintään 25 %

1-3 miljoonaa enintään 50 %

< 1 miljoonaa enintään 75 %

Nykyisissä suuntaviivoissa ei ole asetettu enimmäistukitasoja lentoasemien investointituille, vaan komissio arvioinut tukitarpeen tapauskohtaisesti. Käytännössä pienillä alueellisilla lentoasemilla komissio on nykysääntelyn puitteissa hyväksynyt toisinaan jopa 70 % - 100 %:n tukitasoja.

2. Lentoasemille myönnettävälle toimintatuille asetetaan 10 vuoden siirtymäaika. Toimintatukea voidaan myöntää alueellisille lentoasemille siirtymäajan puitteissa. Toimintatuille asetetaan viisi kumulatiivista vaatimusta. Ensinnäkin lentoaseman vuotuinen matkustajamäärä saa olla enintään 3 miljoonaa matkustajaa (*lentoaseman koko*). Toiseksi toimintatuella on oltava kannustava vaikutus (*toimenpiteen kannustava vaikutus*). Kolmanneksi tuen määrä on vahvistettava etukäteen kiinteänä kertasummana, joka kattaa ennalta laaditun liiketoimintasuunnitelman perusteella odotettavissa olevan toimintakustannusten rahoitusvajeen 10 vuoden siirtymäkauden ajan. Liiketoimintasuunnitelman tulee johtaa kohti toimintakustannusten kattamista siirtymäkauden lopussa. Alkuvaiheen toimintakustannusten kattaminen on määriteltävä keskiarvona kolmelta siirtymäkauden alkamista edeltävältä vuodelta. Katettujen alkuvaiheen kustannusten osuutta on kasvatettava vähintään keskimäärin 10 % vuodessa, kunnes toimintakustannukset on katettu täysimääräisesti. 10 vuoden siirtymäajan jälkeen lentoasemille ei saa myöntää enää toimintatukea, lukuun ottamatta yleisten valtioneuvostojen mukaisesti myönnettyä toimintatukea (*tuen rajaaminen välttämättömään ja tukimäärän laskeminen*). Neljänneksi lentoaseman on oltava kaikkien potentiaalisten käyttäjien käytettävissä, eikä sitä ole varattu vain yhdelle käyttäjälle. Mahdolliset kapasiteetin rajoituksista johtuvat käyttöoikeudet on jaettava asiaankuuluvien, objektiivisten, läpinäkyvien ja syrjimättömien perusteiden pohjalta (*lentoaseman käyttömahdollisuudet*). Viidenneksi lentoasemien toimintatuille on haettava komission hyväksyntä enintään 10 vuotta kestäväksi määräajaksi (*asteittainen käytöstä poistaminen*).

Toimintatukien ilmoittamisessa jäsenvaltioita kannustetaan ilmoittamaan lentoasemien rahoittamista koskevista tukiohjelmista yksittäisten lentoasemakohtaisten tukien sijaan. Jäsenvaltioiden tulee kuitenkin ilmoittaa yksittäisistä toimintatuista komissiolle, kun lentoasemalla on käsitelty yli 200 000 tonnia rahtia kahden tuen ilmoittamista edeltäneen tilivuoden aikana tai enintään 100 kilometrin päässä on muita lentoasemia tai jos matkustusaika olemassa olevalta lentoasemalta on enintään 60 minuuttia autolla, linja-autolla, junalla tai suurnopeusjunalla.

Toimintatuen myöntäminen ei ole kuulunut nykyisin voimassa olevien suuntaviivojen soveltamisalaan. Komissio katsoo, että ennen siirtymäkauden alkamista maksettua tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana kaikkien kattamattomien toimintakustannusten osalta, jos toimenpiteen kannustavaa vaikutusta ja lentoaseman käyttömahdollisuuksia koskevat vaatimukset täyttyvät.

3. Lisäksi lentoyhtiöille myönnettävän käynnistystuen soveltuvuusedellytyksiä ja sosiaalista tukea on täsmennetty suuntaviivaluonnoksessa. Aloitustukea tukea voidaan maksaa kahden vuoden ajan sellaiselle reitille, jonka avulla mahdollistetaan liikennöinti sellaisen lentoasema, jonka kautta kulkee alle 3 miljoonaa matkustajaa vuodessa toiseen Euroopan yhteisellä ilmailualueella sijaitsevaan lentoasemaan ottaen huomioon pitkän aikavälin elinkelpoisuuden, tukikelpoiset kustannukset ja tuki-intensiteetin, tuen myöntämisen syrjimättömällä tavalla sekä tuen kasautumisen. Nykyisten suuntaviivojen nojalla tukea on voinut maksaa kahden vuoden ajan.

Lisäksi suuntaviivaluonnoksen mukaan lentoliikennepalvelualan sosiaalinen tuki katsotaan sisämarkkinoille soveltuvaksi, jos tuki käytetään loppukuluttajien hyväksi, se on sosiaalista sekä tuki voidaan myöntää mille tahansa reittiä liikennöivälle lentoyhtiölle palvelun tarjoajan alkuperästä riippumatta. Komission on lisäksi hyväksyttävä ilmoitukset sosiaalista tukea koskevista ohjelmista.

Kaikkien tukitoimenpiteiden on lähtökohtaisesti täytettävä kuusi välttämätöntä edellytystä. Jos jokin seuraavista edellytyksistä ei täyty, ei tuki sovellut sisämarkkinoille. Ensinnäkin tuen on vaikutettava tarkoin määritellyn yhteisen edun mukaisen *tavoitteen saavuttamiseen* ja tavoite ei saa olla saavutettavissa markkinoiden toimin. Toiseksi valtion tuen on oltava *asianmukainen toimintaväline*. Kolmanneksi tuella on oltava *kannustava vaikutus*. Neljänneksi tuen on oltava *oikeasuhtaista* ja rajattu välttämättömään. Viidenneksi on *vältettävä kohtuuttomia kielteisiä vaikutuksia*. Kuudenneksi tuen on oltava riittävän *avointa*, siten että toimijat saavat ja muut asianomaiset tahot saavat riittävästi tietoa myönnettyistä tukitoimenpiteistä sekä tiedot ovat saatavilla verkossa sen mukaan kuin tiedonannon 8.2 säädetään. Valtiontuella tarkoitetaan kaikkea julkista tukea mukaan lukien kuntasektorin myöntämät tuet.

Viranomaiset voivat määrittää **tietyt lentoasemien pitäjien tuottamat taloudelliset toiminnot yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviksi palveluiksi** ja myöntää korvausta kyseisten palvelujen tuottamisesta asetettuaan toimijalle julkisen palveluvelvoitteen. Tällaisissa tilanteissa tukiedellytyksiin tuen myöntämisestä ohjeistetaan komission yleisiä taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevassa tiedonannossa (EUVL V 8, 11.1.2012 s. 4-14) sekä Euroopan unionin komission asetuksessa (EU) N:o 360/2012 (EUVL ns. de minimis –tuki). Lisäksi ns. SGEI (= yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu) -pakettia, joka koostuu yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevasta päätöksestä (EUVL L 7, 11.1.2012 s. 3-10) sekä yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluita koskevista puitteista annetusta tiedonannosta (EUVL 8, 11.1.2012, s. 15-22), sovelletaan lentoasemien pitäjille ja lentoyhtiöille maksettuaan korvaukseen.

Tilanne Suomessa nyt:

Suomessa on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY lentoasemamaksuista (lentoasemamaksudirektiivi) lailla lentoasemaverkosta ja -maksuista (210/2011). Sen mukaisesti valtion täysin omistama Finavia Oyj ylläpitää valtion lentoasemaverkkoa. Täysimääräisen kustannusvastaavuuden on arvioitu Suomen oloissa johtavan siihen, että verkon vähäliikenteisissä osissa liikenteeltä perittävät maksut olisivat korkeammat kuin muualla. Näin ollen lailla lentoasemaverkosta ja -maksuista säädetty lentoasemaverkosta, jossa sovelletaan yhtenäishinnoittelua ja jonka sisällä ristisubventointi on mahdollista. Koska ristisubventio tapahtuu valtion talousarviosta riippumattomasti Finavian lentoasemaverkoston sisällä, ei siihen sovelleta EU:n valtioneuvoston sääntöjä. Säännöllisen reittiliikenteen käyttämistä lentopaikoista ainoastaan Seinäjoki ja Mikkeli eivät ole Finavia Oyj:n lentoasemia.

Suomessa lentoasemien toiminta ja investoinnit perustuvat lentoasemaverkoston sisällä kokonaan käyttäjien maksuihin ja kaupallisiin tuloihin, eikä rakennusinvestointeihin käytetä valtion talousarviorahoitusta. Tästä poikkeuksena ovat eräät alueellisin tai elvytysperustein tehdyt rahoitusjärjestelyt yksittäisiin hankkeisiin lentoasemilla.

Lentoliikenteen tulevaisuuden näkymiä tullaan tarkastelemaan liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltavassa lentoliikennestrategiassa. Tarkoituksena on arvioida Suomen lentoasemaverkosta erityisesti alueiden saavutettavuuden ja palvelutason näkökulmasta. Lentoliikennestrategiassa tarkastellaan valtion, kuntien, Finavian ja lentoyhtiöiden roolia lentoliikennepalvelujen järjestämisessä ja tarjoamisessa.

Kansallinen käsittely:

EU-asioiden komitean alainen kilpailu-, valtiontuki- ja hankintajaosto (EU12),
27.8.2013

EU-asioiden komitean alainen liikennejaosto (EU22), kirjallinen menettely 27.-
30.8.2013

Eduskuntakäsittely:

Käsittely Euroopan parlamentissa:

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema:

Taloudelliset vaikutukset:

Arvio vaikutuksista:

Komission luonnos rajaa merkittävästi lentoasemien tukemiseen käytettäviä tukikeinoja. Suuntaviivojen välittömiä vaikutuksia olisivat:

- 1.) Seinäjoen ja Mikkelin kenttien valtion reittien toimintatukien loppuminen, jonka seurauksena kenttien toiminta loppuisi.
- 2.) Finavian kenttien ristosubvention sallittavuuden mahdollinen kyseenalaistaminen, riippuen suuntaviivojen lopullisesta muodosta.
- 3.) Suuntaviivojen aikataulu ei ole yhteensopiva lentoliikennestrategian aikatauluun. Suuntaviivoilla on vaikutusta erityisesti verkoston laajuudesta tehtäviin ratkaisuihin.

Toimintatuen myöntäminen lentoasemille ei olisi jatkossa 10 vuoden siirtymäkauden jälkeen mahdollista. Toimintatuen myöntämisellä on jatkossa merkitystä, jos Finavian lentoasemaverkosta joudutaan rajaamaan. Suomen lentoasemien toiminta ei ole liiketaloudellisesti kannattavaa lukuun ottamatta Helsinki-Vantaan lentoasemaa. Tampere-Pirkkalan Oulun kenttä kuuluvat alle 1 milj. vuotuisen matkustajan kokoluokkaan, jolloin investointituki saisi olla enintään 75%. Finavian rahoitusosuus

vastaa omarahoitusvaatimusta. Terminaali 2 on ns. halpalentoterminaali, jolloin esiin nousee tuen vaikutus hinnoitteluun ja tasapuoliseen lentoyhtiöiden kohteluun.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei suuntaviivojen mukaan pystytä jatkossa enää myöntämään investointitukea. Tällä on merkitystä jatkossa erityisesti lentoaseman kapasiteetin lisäämiseksi tehtävien investointien kannalta. Suuntaviivat eivät suoranaisesti ota kantaa lentoasemaverkostoon ja sen puitteissa tapahtuvaan ristisubventioon. Suuntaviivaluonnoksessa valittu tarkastelu on kuitenkin lentoasemakohtaista sekä niissä todetaan EU-tason tavoite lentoasemien ylikapasiteetin vähentämiseksi. Näin ollen konsultaation pohjalta annettava komission aloitteet saattavat sisältää rajoituksia ristisubvention harjoittamiseen lentoasemaverkoston puitteissa jatkossa.

Valtiontukea on myönnetty lentoasemille seuraavasti:

Finavian lentoasemaverkkoon kuuluvat kentät:

Oulu: terminaalin laajennus. Oulun lentoaseman matkustajaterminaalin laajennusinvestointi (tot. 2011-2012) 21 milj. euroa on tuettu julkisin varoin. Lentoaseman matkustajakapasiteettia kasvatettiin ja parannettiin palveluita. Valtionavustuksen tarkoituksena oli varmistaa hankkeen toteutuminen, sillä yhtiö ei ole katsonut hanketta liiketaloudellisin perustein kannattavaksi ilman julkista tukea. Finavian oma rahoitusosuus oli 9 milj. euroa (43%), LVM:n pääluokkaan budjetoitu tuki valtion talousarviosta 6 milj. euroa (29%). TEM:n kautta hanketta rahoitettiin rakennerahastovaroilla 4 milj. euroa (19%). Oulun seutukuntien rahoitusosuus oli 2 milj. euroa (9%).

Uudistetun suuntaviivaluonnoksen kannalta arvioituna Oulun kenttä kuuluu kokoluokkaan 1-3 milj. matkustajaa vuodessa, jolloin investointituki saa olla enintään 50%. Jos katsotaan käänteisesti, että yhtiön omarahoitusosuus tulisi olla 50%, niin Finavian rahoitusosuus olisi pitänyt olla 10,5 milj. euroa eli 1,5 milj. euroa enemmän.

Tampere-Pirkkala: korjausinvestointi. Tampere-Pirkkalan lentoaseman kakkosterminaalin *korjausinvestoinnin* suorittamiseen on valtion vuoden 2011 talousarviossa varattu 1,1 milj. euroa. Hankkeen kokonaiskustannusarvioksi määriteltiin 3,3 milj. euroa. LVM ei ole tehnyt vielä myöntöpäätöstä. Tarkoituksena on ollut, että korjauskustannukset jaettaisiin kolmeen osaan Finavian, Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välillä. Jokaisen osuus olisi 1,1 milj. euroa. Syynä investointiin on todettu olevan 2.terminaalin riittämätön kapasiteetti ja terminaalin huono kunto eikä se vastaa nykyisiä matkustus- ja palveluvaatimuksia.

Finaviaan kuulumattomat kentät: Seinäjoki ja Mikkeli

Vuodelle 2013 on myönnetty seuraavasti:

Seinäjoen kenttä: myönnetty avustus 795 000 euroa, josta 45 000 euroa investointiavustuksena ja 750 000 euroa ylläpitoavustuksena käyttömeneihin.

Mikkelin kenttä; myönnetty avustus 205 000 euroa, josta 73 000 euroa investointiavustuksena ja 132 000 euroa ylläpitoavustuksena käyttömeneihin.

Valtion avustuksen suuruus voi olla enintään 90% investoinneista ja 70% käyttömeneistä.

Valtio rahoittaa Seinäjoen ja Mikkelin lentokenttiä vuosittain 1 miljoonalla eurolla valtion talousarviossa osoitetulla avustuksella. Avustusta myönnetään lentokenttien rakenteiden ja laitteiden investointeihin sekä ylläpitomenoihin. Investointiavustus saa olla enintään 90 % investointimenoista. Muiden avustusten yhteismäärä saa olla enintään 70 % käyttömenoista.

Muut mahdolliset asiaan vaikuttavat tekijät:

-

Asiasanat	valtioneuvosto, lentokentät, lentoliikenne
Hoitaa	LVM, TEM
Tiedoksi	ALR, EUE, MAVI, MMM, OM, SM, TRAFI, UM, VM, VNK, YM
