

Ilmailualan valtiontuki - Lentoasemia ja lentoyhtiöitä koskevat komission suuntaviivat (tarkistus)

Tähdellä (*) merkityt kentät ovat pakollisia.

Johdanto

Vastaajan tiedot

* Vastauksen kieli

- bulgaria
- englanti
- espanja
- hollanti
- iiri
- italia
- kreikka
- kroaatti
- latvia
- liettua
- malta
- portugali
- puola
- ranska
- romania
- ruotsi
- saksa
- slovakki
- sloveeni
- suomi

- tanska
- tšekki
- unkari
- viro

* Vastaa seuraavassa ominaisuudessa:

- Korkeakoulu tai tutkimuslaitos
- Toimialajärjestö
- Yritys
- Kuluttajajärjestö
- EU-kansalainen
- Ympäristöjärjestö
- Muun kuin EU-maan kansalainen
- Kansalaisjärjestö
- Viranomainen
- Ammattijärjestö
- Muu

* Etunimi

Veli-Matti

* Sukunimi

Hettula

* Sähköpostiosoite (ei julkaista)

veli-matti.hettula@tunturilapinkehitys.fi

* Organisaation nimi

enintään 255 merkkiä

Tunturi-Lapin Kehitys / Fell Lapland Development

* Organisaation koko

- Mikroyritys (1-9 työntekijää)
- Pieni (10-49 työntekijää)
- Keski-suuri (50-249 työntekijää)

- Suuri (vähintään 250 työntekijää)

Avoimuusrekisterinumero

Onko edustamasi organisaatio rekisteröitynyt avoimuusrekisteriin? Avoimuusrekisteriin voivat rekisteröityä organisaatiot, jotka pyrkivät vaikuttamaan EU:n päätöksentekoon.

*Kotimaa tai -alue

Ilmoita kotimaasi tai -alueesi tai edustamasi organisaation kotimaa tai -alue.

Tämä luettelo ei edusta Euroopan unionin toimielinten virallista kantaa mainittujen yhteisöjen oikeudelliseen asemaan tai politiikkaan. Luettelossa on yhdenmukaistettu luetteloita ja käytäntöjä, jotka poikkeavat usein toisistaan.

- | | | | |
|--|---|--|--|
| <input type="radio"/> Afganistan | <input type="radio"/> Georgia | <input type="radio"/> Macao | <input type="radio"/> Saint-Pierre ja Miquelon |
| <input type="radio"/> Ahvenanmaa | <input type="radio"/> Ghana | <input type="radio"/> Madagaskar | <input type="radio"/> Saint Vincent ja Grenadiinit |
| <input type="radio"/> Alankomaat | <input type="radio"/> Gibraltar | <input type="radio"/> Malawi | <input type="radio"/> Saksa |
| <input type="radio"/> Albania | <input type="radio"/> Grenada | <input type="radio"/> Malediivit | <input type="radio"/> Salomonsaaret |
| <input type="radio"/> Algeria | <input type="radio"/> Grönlanti | <input type="radio"/> Malesia | <input type="radio"/> Sambia |
| <input type="radio"/> Amerikan Samoa | <input type="radio"/> Guadeloupe | <input type="radio"/> Mali | <input type="radio"/> Samoa |
| <input type="radio"/> Andorra | <input type="radio"/> Guam | <input type="radio"/> Malta | <input type="radio"/> San Marino |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Guatemala | <input type="radio"/> Mansaari | <input type="radio"/> São Tomé ja Príncipe |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input type="radio"/> Guernsey | <input type="radio"/> Marokko | <input type="radio"/> Saudi-Arabia |
| <input type="radio"/> Antarktis | <input type="radio"/> Guinea | <input type="radio"/> Marshallinsaaret | <input type="radio"/> Senegal |
| <input type="radio"/> Antigua ja Barbuda | <input type="radio"/> Guinea-Bissau | <input type="radio"/> Martinique | <input type="radio"/> Serbia |
| <input type="radio"/> Arabiemiirikunnat | <input type="radio"/> Guyana | <input type="radio"/> Mauritania | <input type="radio"/> Seychellit |
| <input type="radio"/> Argentiina | <input type="radio"/> Haiti | <input type="radio"/> Mauritius | <input type="radio"/> Sierra Leone |
| <input type="radio"/> Armenia | <input type="radio"/> Heard ja McDonaldinsaaret | <input type="radio"/> Mayotte | <input type="radio"/> Singapore |
| <input type="radio"/> Aruba | <input type="radio"/> Honduras | <input type="radio"/> Meksiko | <input type="radio"/> Sint Maarten |
| <input type="radio"/> Australia | <input type="radio"/> Hongkong | <input type="radio"/> Mikronesia | <input type="radio"/> Slovakia |
| <input type="radio"/> Azerbaidžan | <input type="radio"/> Indonesia | <input type="radio"/> Moldova | <input type="radio"/> Slovenia |
| <input type="radio"/> Bahama | <input type="radio"/> Intia | <input type="radio"/> Monaco | <input type="radio"/> Somalia |
| <input type="radio"/> Bahrain | <input type="radio"/> Irak | <input type="radio"/> Mongolia | <input type="radio"/> Sri Lanka |

- Bangladesh
- Barbados
- Belgia
- Belize
- Benin
- Bermuda
- Bhutan
- Bolivia
- Bonaire, Sint Eustatius ja Saba
- Bosnia ja Hertsegovina
- Botswana
- Bouvet'nsaari
- Brasilia
- Brittiläinen Intian valtameren alue
- Brittiläiset Neitsytsaaret
- Brunei
- Bulgaria
- Burkina Faso
- Burundi
- Caymansaaret
- Chile
- Clipperton
- Cookinsaaret
- Costa Rica
- Curaçao
- Iran
- Irlanti
- Islanti
- Israel
- Italia
- Itä-Timor
- Itävalta
- Jamaika
- Japani
- Jemen
- Jersey
- Jordania
- Joulusaari
- Kambodža
- Kamerun
- Kanada
- Kap Verde
- Kazakstan
- Kenia
- Keski-Afrikan tasavalta
- Kiina
- Kirgisia
- Kiribati
- Kolumbia
- Komorit
- Montenegro
- Montserrat
- Mosambik
- Myanmar/Burma
- Namibia
- Nauru
- Nepal
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Norfolkinsaari
- Norja
- Norsunluurannikko
- Oman
- Päiväntasaajan Guinea
- Pakistan
- Palau
- Palestiina
- Panama
- Papua-Uusi-Guinea
- Paraguay
- Peru
- Pitcairn
- Pohjois-Korea
- Sudan
- Suomi
- Suriname
- Svalbard ja Jan Mayen
- Sveitsi
- Swazimaa
- Syyria
- Tadžikistan
- Taiwan
- Tansania
- Tanska
- Thaimaa
- Togo
- Tokelau
- Tonga
- Trinidad ja Tobago
- Tšad
- Tšekki
- Tunisia
- Turkki
- Turkmenistan
- Turks- ja Caicossaaret
- Tuvalu
- Uganda
- Ukraina

- Djibouti
- Dominica
- Dominikaaninen tasavalta
- Ecuador
- Egypti
- El Salvador
- Eritrea
- Espanja
- Etelä-Afrikka
- Etelä-Georgia ja Eteläiset Sandwichsaaret
- Etelä-Korea
- Etelä-Sudan
- Etiopia
- Falklandinsaaret
- Färsaaret
- Fidži
- Filippiinit
- Gabon
- Gambia
- Kongo
- Kongon demokraattinen tasavalta
- Kookossaaret
- Kosovo
- Kreikka
- Kroatia
- Kuuba
- Kuwait
- Kypros
- Länsi-Sahara
- Laos
- Latvia
- Lesotho
- Libanon
- Liberia
- Libya
- Liechtenstein
- Liettua
- Luxemburg
- Pohjois-Makedonia
- Pohjois-Mariaanit
- Portugali
- Puerto Rico
- Puola
- Qatar
- Ranska
- Ranskan eteläiset ja antarktiset alueet
- Ranskan Guayana
- Ranskan Polynesia
- Réunion
- Romania
- Ruanda
- Ruotsi
- Saint-Barthélemy
- Saint Helena, Ascension ja Tristan da Cunha
- Saint Kitts ja Nevis
- Saint Lucia
- Saint-Martin
- Unkari
- Uruguay
- Uusi-Kaledonia
- Uusi-Seelanti
- Uzbekistan
- Valko-Venäjä
- Vanuatu
- Vatikaanivaltio
- Venäjä
- Venezuela
- Vietnam
- Viro
- Wallis ja Futuna
- Yhdistynyt kuningaskunta
- Yhdysvallat
- Yhdysvaltain Neitsytsaaret
- Yhdysvaltain pienet erillissaaret
- Zimbabwe

Komissio julkaisee kaikki tähän kuulemiseen annetut vastaukset. Voit valita, julkaistaanko vastauksesi henkilötietoineen vai nimettöminä. **Avoimuuden vuoksi vastaajan tyyppi (esimerkiksi ”toimialajärjestö”, ”kuluttajajärjestö” tai ”EU-maan kansalainen”), kotimaa tai -alue sekä**

organisaation nimi, koko ja avoimuusrekisterinumero julkaistaan aina. Vastaajan sähköpostiosoitetta ei julkaista. Valitse itsellesi parhaiten sopiva vastausten julkisuutta koskeva vaihtoehto. Yksityisyysasetukset määräytyvät oletusarvoisesti vastaajan tyyppin mukaan.

* Vastausten julkisuus

Komissio julkaisee tähän kuulemiseen annetut vastaukset. Voit valita, julkaistaanko vastauksesi henkilötietoineen vai nimettöminä.

Nimettöminä

Vain seuraavat organisaatiota koskevat tiedot julkaistaan: valittu vastaajan tyyppi, vastaajan organisaation nimi, avoimuusrekisterinumero, koko ja kotimaa tai -alue sekä annetut vastaukset julkaistaan sellaisinaan. Vastaajan nimeä ei julkaista. Jos haluat vastata nimettömänä, älä liitä vastauksiin henkilötietoja.

Henkilötietoineen

Seuraavat organisaatiota ja vastaajaa koskevat tiedot julkaistaan: valittu vastaajan tyyppi, vastaajan organisaation nimi, avoimuusnumero, koko ja kotimaa tai -alue sekä annetut vastaukset julkaistaan sellaisinaan. Myös vastaajan nimi julkaistaan.

Hyväksyn [henkilötietojen suojaa koskevat säännöt](#).

Johdanto

[Lentoasemien ja lentoyhtiöiden valtiontukea koskevissa vuoden 2014 suuntaviivoissa](#), jäljempänä 'ilmailusuuntaviivat', annetaan alakohtaisia ohjeita ilmailualan tuen käsitteestä ja kuvataan edellytykset, joiden täytyessä ilmailualan valtiontuki soveltuu sisämarkkinoille.

Ilmailusuuntaviivoja muutettiin [vuonna 2018](#), jotta enintään 700 000 vuotuisen matkustajan lentoasemien toimintatukea koskevaa erityisjärjestelyä voitiin jatkaa 3. huhtikuuta 2024 asti. Tällöin ilmailusuuntaviivojen mukaisen, kaikille alueellisille lentoasemille myönnettävää toimintatukea koskevan kymmenen vuoden siirtymäajan oli määrä päättyä. Ilmailusuuntaviivoja muutettiin jälleen [vuonna 2023](#), jolloin kaikille alueellisille lentoasemille myönnettävää toimintatukea koskevaa kymmenen vuoden siirtymäaikaa jatkettiin kolmella vuodella vuodesta 2024 (jolloin sen oli alun perin määrä päättyä) vuoteen 2027 covid-19-pandemian vaikutusten huomioon ottamiseksi.

Ilmailuala on vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen hyväksymisen jälkeen kehittynyt merkittävästi. Komission vuosina 2019-2020 tekemässä [vuoden 2012 valtiontukiudistuspaketin toimivuustarkastuksessa](#), jäljempänä 'toimivuustarkastus', todettiin, että ilmailusuuntaviivoja on tarpeen muuttaa keskipitkällä aikavälillä erityisesti sen varmistamiseksi, että ne ovat täysin yhteneväiset vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden kanssa.

Tätä taustaa vasten komissio aikoo tarkistaa ilmailusuuntaviivoja. Samalla komissio tarkastelee johdonmukaisuuden vuoksi myös olemassa olevia vaihtoehtoja tuen myöntämiseksi ilmailualalle muutenkin kuin ilmailusuuntaviivojen puitteissa. Nämä muut vaihtoehdot esitetään seuraavissa luetelmakohdissa ja tarvittaessa myös jäljempänä yksittäisissä osioissa.

- Lentoasemille ja lentoyhtiöille voidaan antaa julkisen palvelun velvoitteita, joista ne saavat korvauksia [yleistä taloudellista etua koskeviin](#) palveluihin sovellettavien valtioneuvoston päätösten mukaisesti.
- [Yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa](#) sallitaan tietyin edellytyksin toimintatuki lentoasemille, joiden matkustajamäärä on enintään 200 000 matkustajaa vuodessa, ja investointituki lentoasemille, joilla matkustajamäärä on enintään 3 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitaan tietyin edellytyksin myös uusiutuvan energian tuotantoon, energiatehokkuuteen tai muihin hiilestä irtautumisesta tai pilaantumisen vähentämistä koskeviin hankkeisiin myönnettävä investointituki, joka on enintään 30 miljoonaa euroa hanketta kohden.
- [Komission suuntaviivoissa ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävälle valtiontuelle, jäljempänä 'ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivat'](#), sallitaan tuen myöntäminen ilmailualan viherryttämiseen tietyin edellytyksin.
- [Komission suuntaviivoissa valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen](#) sallitaan tietyin edellytyksin vaikeuksissa olevien lentoyhtiöiden ja lentoasemien tukeminen.

A. Yleistä - alueellisten lentoasemien merkitys (1/6)

Ilmailusuuntaviivoissa todetaan, että alueelliset lentoasemat (lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on enintään 3 miljoonaa matkustajaa) ovat tärkeitä talouskasvun, alueellisen yhteenkuuluvuuden ja yhteyksien kannalta erityisesti Euroopan unionin syrjäisillä alueilla.

Ilmailusuuntaviivojen mukaisten toimintatukea, investointitukea ja käynnistystukea koskevien sääntöjen laatimisessa otettiin huomioon nimenomaan tämä lähtökohta ja alueellisten lentoasemien tilanne vuonna 2014. Tämän perusteella:

1. Missä määrin alueelliset lentoasemat edistävät

	Merkittävästi	Jossakin määrin	Vähän	Eivät lainkaan	En osaa sanoa
alueellisia yhteyksiä	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
alueellista talouskehitystä	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EU:n suurten keskuslentoasemien ruuhkautumisen torjumista?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Perustele vastauksesi.

Lentoasemien (Enontekiö, Kittilä) merkitys Tunturi-Lapin aluetaloudelle on merkittävä. Lentoliikenteen taloudelliset vaikutukset selvitys: <https://lapland.chamber.fi/wp-content/uploads/2024/09/Lentoliikenteen-taloudelliset-vaikutukset-selvitys-2024.pdf>

2. Missä määrin alueelliset lentoasemat

	Merkittävästi	Jossakin määrin	Vähän	Eivät lainkaan	En osaa sanoa
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

luovat kilpailupainetta EU:n suurille keskuslentoasemille	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kilpailevat keskenään matkustajista	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kilpailevat keskenään lentoyhtiöiden houkuttelemisessa (esimerkiksi avatakseen tukikohdan tai uusia reittejä)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vaikuttavat muiden liikennemuotojen (esimerkiksi suurnopeusjunien) käyttöön?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Perustele vastauksesi.

Alueelliset lentoasemat vaikuttavat jossakin määrin matkaketjuihin Tunturi-Lapin alueella, esimerkiksi Kolarin rautatieasema, Kittilän lentoasema ja Enontekiön lentoasema syöttävät yhdysliikenteen eli matkaketjujen avulla matkailijoita lähialueille.

3. Nyt, kun ilmailusuuntaviivat ovat olleet voimassa yli kymmenen vuotta, kattavatko EU:n alueelliset lentoasemat kokonaisuutena kustannuksensa aiempaa paremmin?

- Kyllä
- Eivät
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi ja toimita mahdolliset tiedot, tutkimukset ja muut materiaalit, joita sinulla on aiheesta.

Valtakunnallisella tasolla Koronapandemia ja sota Ukrainassa ovat vaikeuttaneet lentoasemien toimintaa. Ns. normaalitilanteen vallitessa lentoaseman taloudellinen kehitys olisi voinut olla toisenlainen. Tämän lisäksi Lapissa matkailu on toipunut nopeasti koronasta muuhun maahan nähden ja kasvanut vuosi vuodelta.

Lapissa on viisi lentoasemaa, neljä valtionyhtiö Finavian verkossa ja yksi kuntaomisteinen lentoasema, Enontekiö. Rovaniemen lentoasema on matkustajamääriltään Suomen toiseksi suurin lähes miljoonalla matkustajalla. Lentomatrustajien määrä Lapin kentillä on ollut voimakkaassa kasvussa viime vuosina. Vuonna 2024 Rovaniemi +29 %, Ivalo +13 %, Kittilä +10 % ja Enontekiö +18%. Kemi-Tornion matkustajamäärissä oli laskua vuonna 2024, mutta edellisenä vuonna kasvua oli peräti 66 %. Osalla Lapin lentokentistä kapasiteetin rajat ovat talvikaudella jo tulleet vastaan.

Ympärivuotisuuden tukemisesta erityisesti lumettomalle ajalle (huom! ei ainoastaan kesäkaudelle) pidämme erittäin tärkeänä. Ensi vuonna 2025 uudet kansainväliset reitti yhteydet Tunturi-Lappiin Kittilään Zurichistä ja Frakfurtista sekä Rovaniemelle Milanosta ovat upea alkua. Ympärivuotisuus on keskeinen kiihdyttäjä ja ratkaisun avain osaja- ja asuntoaasteisiin, joten tuemme ehdottomasti tätä kokonaisuutta, joka vaatii myös jatkossa riittävää resursointia.

3.1. Miten lentoasemat, jotka tekevät edelleen tappiota, pystyvät kattamaan kustannuksensa vuoteen 2027 mennessä?

- Säästö-/järkeistämistoimenpiteillä
- Houkuttelemalla uusia lentoyhtiöitä ja asiakkaita
- Kehittämällä muuta kuin ilmailutoimintaa lentoasemalla (esimerkiksi kaupat, ravintolat)
- Muu (täsmennä)
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi ja toimita mahdolliset tiedot, tutkimukset ja muut materiaalit, joita sinulla on aiheesta.

Lentoasemien tulisi panostaa harvaan asutuilla alueilla (NSPA) matkailun alueorganisaatioiden kanssa tehtävään yhteistyöhön, jolloin alueelle voi syntyä uusia investointeja esimerkiksi majoituspaikkojen suhteen. Tämän lisäksi alueorganisaatiot voivat houkuttaa uusia lentoyhtiöitä ja matkanjärjestäjiä alueelle. Näillä yhteistyön toimenpiteillä ja ympärivuotisuudella voidaan parantaa lentoasemien kannattavuutta kohti parempaa tulosta.

3.2. Mitä yhteistä on kannattamattomilla lentoasemilla, jotka eivät todennäköisesti pysty kattamaan kokonaan toimintakustannuksiaan siihen mennessä, kun siirtymäkausi huhtikuussa 2027 päättyy?

- Koko (esimerkiksi matkustajamäärien, rahtimäärien tai lentoasemalla toimivien lentoyhtiöiden määrä)
- Lentoaseman sijainti (sijaitsee jäsenmaassa, jossa on paljon tai vähän kannattamattomia lentoasemia, hyvien yhteyksien ääressä tai syrjäisellä alueella tai alueella, jolla on vähän tai paljon turisteja)
- Vaikutusalueen asukasmäärä
- Lähellä sijaitsevien lentoasemien tai muiden liikennemuotojen aiheuttama kilpailu
- Markkinaolosuhteet (esimerkiksi lentoasemalla toimivien lentoyhtiöiden tyyppi ja mahdollinen neuvotteluvoima)
- Korkeat kiinteät kustannukset
- Muu (täsmennä)

Perustele vastauksesi ja toimita mahdolliset tiedot, tutkimukset ja muut materiaalit, joita sinulla on aiheesta.

4. Minkä matkustajamäärän (vuodessa) lentoasema tyypillisesti tarvitsee, jotta se pystyy kattamaan toimintakustannuksensa kokonaan (kun otetaan huomioon kiinteät ja muuttuvat kustannukset sekä tulot ilmailusta ja muusta toiminnasta)?

- 200 000
- 500 000
- 700 000
- 1 miljoona
- 1,5 miljoonaa
- 2 miljoonaa
- Muu (täsmennä)

Perustele vastauksesi ja toimita mahdolliset tiedot, tutkimukset ja muut materiaalit, joita sinulla on aiheesta.

B. Toimintatuki alueellisille lentoasemille (2/6)

Vuoden 2014 ilmailusuuntaviivojen 5.1.2 kohdassa todetaan, että alueelliset lentoasemat voivat tietyin edellytyksin saada toimintatukea toimintakustannustensa kattamiseksi. Koska toimintatuki on yleensä hyvin vääristävä tukimuoto, toimintatukea koskevia säännöksiä sovelletaan ainoastaan siirtymäaika eli huhtikuuhun 2027 asti (alkuperäistä siirtymäaikaa pidennettiin huhtikuusta 2024 covid-19-pandemian vaikutusten huomioon ottamiseksi). Siirtymäaikana lentoasemien olisi mukauduttava uuteen markkinaympäristöön (esimerkiksi järkeistämistoimenpiteillä, eriyttämällä liiketoimintamalliaan tai houkuttelemalla uusia lentoyhtiöitä ja asiakkaita).

Ilmailusuuntaviivojen mukaan lentoasemat voivat saada toimintatukea kattaakseen odotettavissa olevan toimintakustannusten rahoitusvajeen (alijäämä kyseisenä ajanjaksona) etukäteen laaditun liiketoimintasuunnitelman mukaisesti. Tämä on ensimmäinen vaihe, ja siinä vahvistetaan tuen enimmäismäärä. Toisessa vaiheessa tuen enimmäismäärää rajoitetaan määriteltyjen intensiteettien mukaan käyttäen perusteena niin kutsuttua toimintakustannusten alustavaa rahoitusvajetta, joka tarkoittaa keskimääräistä alijäämää viitenä ilmailusuuntaviivojen voimaantuloa edeltäneenä vuonna (2009-2013). Kun huomioon otetaan vielä yleinen ryhmäpoikkeusasetus, sisämarkkinoille soveltuvan toimintatuen laajuus vaihtelee näin ollen lentoaseman koon mukaan:

- Toimintatukea voidaan myöntää lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on ollut enintään 200 000 tuen myöntämistä edeltäneiden kahden tilikauden aikana. Tuki kuuluu yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan nojalla ryhmäpoikkeuksen piiriin.
- Pienille lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on 200 000 - 700 000, voidaan myöntää toimintatukea enintään 80 prosenttia toimintakustannusten alustavasta rahoitusvajeesta.
- Lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on 700 000 - 3 miljoonaa, voidaan myöntää toimintatukea enintään 50 prosenttia toimintakustannusten alustavasta rahoitusvajeesta.
- Lentoasemat, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on yli 3 miljoonaa, eivät voi saada toimintatukea.

5. Onko toimintatuki kokemustesi mukaan edelleen tarpeellinen väline sen jälkeen, kun siirtymäkausi päättyy vuonna 2027?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Näköpiirissä ei ole niin merkittäviä muutoksia vuoteen 2027 mennessä, että tästä instrumentista tulisi tarpeeton.

5.1. Pitäisikö toimintatukea myöntää vain niille lentoasemille, joiden matkustajamäärä ylittää korkeintaan tietylle tasolle, ja jos pitäisi, mikä taso olisi sopiva?

- 200 000
- 500 000
- 700 000
- 1 miljoona
- 2 miljoonaa
- 3 miljoonaa
- Muu (täsmennä)

Perustele vastauksesi ja toimita mahdolliset tiedot, tutkimukset ja muut materiaalit, joita sinulla on aiheesta.

Toiminta-avustuksen tarve tulisi arvioida aina tapauskohtaisesti, eikä sitoa sitä operaatio- tai matkustajamääriin. Pienille lentosemalla on olennaisen tärkeää, että erilaisia joustavia tukimuotoja on käytettävissä.

5.2. Riittäisikö siirtymäkauden jatkaminen **ilman muita soveltuvuusehtoihin tehtäviä muutoksia** täyttämään alueellisten lentoasemien tarpeet?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

5.3. Nykyisten ilmailusuuntaviivojen mukaan pienille lentoasemille (alle 700 000 matkustajaa vuodessa) voidaan myöntää intensiteetiltään korkeampaa toimintatukea, joka on enintään 80 prosenttia alijäämästä. Jos toimintatukea jatketaan tilapäisesti tai pysyvästi, pitäisikö pienempiä lentoasemia varten olla edelleen erityissäännös, joka mahdollistaa tällaisen korkeamman tuen enimmäisintensiteetin?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

5.3.1. Ovatko nykyinen raja-arvo 700 000 matkustajaa vuodessa ja 80 prosentin tuki-intensiteetti mielestäsi sopivalla tasolla?

- Kyllä
- Eivät
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Suomessa asukasmäärä ja -tiheys ovat alhaiset.

5.4. Riittävätkö ilmailusuuntaviivojen toimintatukisäännökset vastaamaan alueellisten lentoasemien erityistarpeisiin EU:n syrjäisimmillä alueilla?

- Kyllä
- Eivät
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Enontekiön lentoasema sijaitsee EU:n syrjäisimmillä alueilla. Puhtaan siirtymän ja niihin liittyvistä kestävien kasvun liittyvistä investoinneista tulee vahvemmin huomioida pohjoisessa sähkö- ja vetylentojen muuttuva tarve tulevalla 2030-luvulla. Enontekiön lentoaseman rooli on keskeinen, sillä kehitettyä toimintamallia voidaan pilotoida arktisissa yli 70 asteen lämpötilan (+30 C – 40 C) vaihteluiden olosuhteissa. Näitä olosuhteita ei ole vastaavasti muilla lentoasemilla tarjolla ja jatkossa tätä toimintamallia voidaan myöhemmin mallintaa myös muilla matkustajaluvuiltaan kiireisimmillä lentoasemilla näiden arktisten olosuhteiden jälkeen.

6. Koko lentoaseman hallinnointi voidaan katsoa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi, jos lentoaseman potentiaalinen palvelualue olisi ilman sitä niin eristynyt muusta unionista, että se häittäisi alueen sosiaalista ja taloudellista kehitystä. Tällöin lentoasema voi saada toimintatappioidensa korvaamiseksi julkisen palvelun korvauksia, jotka ovat sisämarkkinoille soveltuvaa tukea, jos ne täyttävät yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevan paketin ehdot. Voisiko yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva paketti mielestäsi olla jäsenmaille riittävä peruste rahoittaa alueellisten lentoasemien toimintakustannuksia tulevaisuudessa?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

6.1. Pitäisikö tarkistettuihin ilmoitusuuntaviivoihin lisätä tarkempia ohjeita siitä, miten yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskevaa pakettia sovelletaan lentoasemiin?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

6.2. Lentoasemia ja lentoliikennepalveluja, jotka sijaitsevat Euroopan unionin syrjäisimmillä alueilla, voidaan pitää tapauskohtaisen arvioinnin perusteella yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina. Vastaako yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja koskeva paketti riittävästi syrjäisimpien alueiden erityisrajoitteiden aiheuttamiin haasteisiin perussopimuksen 349 artiklan mukaisesti?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

7. Onko yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 56 a artiklan säännös, jonka mukaan pienet, matkustajamääriltään enintään 200 000 matkustajan lentoasemat kuuluvat ryhmäpoikkeuksen piiriin, kokemuksesi mukaan tehokas?

- Kyllä
 Ei
 En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

C. Investointituki lentoasemille (3/6)

Ilmailusuuntaviivojen 5.1.1 kohdassa säädetään tällä hetkellä, että tukikelpoisiin investointeihin myönnetty tuki voi soveltua sisämarkkinoille tiettyihin hyväksyttäviin tuen enimmäisintensiteetteihin asti. Tukikelpoisilla investoinneilla tarkoitetaan infrastruktuuri- ja laiteinvestointeja, joissa muiden kuin ilmailuinvestointien, kuten pysäköinti-, hotelli- ja ravintolainvestointien, kustannukset jätetään tukikelpoisten kustannusten ulkopuolelle. Toimintatuen kohdalla mahdollisuus myöntää investointitukea ja tuki-intensiteetti riippuvat lentoaseman koosta:

- Lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on alle miljoona, voidaan myöntää investointitukea, joka kattaa enintään 75 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
- Lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on 1-3 miljoonaa, voidaan myöntää investointitukea, joka kattaa enintään 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
- Lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on 3-5 miljoonaa, voidaan myöntää investointitukea, joka kattaa enintään 25 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
- Lentoasemat, joiden vuotuinen matkustajamäärä on yli 5 miljoonaa, voivat saada investointitukea vain hyvin poikkeuksellisissa olosuhteissa (jolloin otetaan huomioon investoinnin koko ja kilpailun vääristyminen).

Kaikkien tukien määrää rajoittaa kuitenkin toinenkin kriteeri eli investoinnin todellinen rahoitusvaje (joka määritetään etukäteen laaditun liiketoimintasuunnitelman perusteella suhteessa investoinnin odotettuun elinkaareen). Investointituen enimmäismäärä on näin ollen näistä kahdesta pienempi, jotta tukea voidaan pitää oikeasuhteisena.

Ilmailusuuntaviivojen käyttöönoton yhteydessä oletettiin, että yksityiset investoinnit yleistyisivät suuntaviivojen soveltamisaikana, mikä mahdollisesti pienentäisi investointituen tarvetta ilmailusuuntaviivojen tarkistuksen jälkeen. Tämän perusteella:

8. Onko ilmailusuuntaviivojen mukainen investointituki mielestäsi edelleen tarpeen?

- Kyllä
 Ei
 En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Pienen lentoaseman liikevaihto ei riitä kattamaan turvallisuuden ja vaatimustenmukaisuuden kannalta välttämättömiä investointeja.

8.1. Pitäisikö investointituki sallia vain sellaisille lentoasemille, joiden hallinnointi katsotaan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi palveluksi?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

8.2. Ovatko ilmailusuuntaviivojen nykyiset investointitukisäännöt tarkoituksenmukaiset ja pitäisikö ne säilyttää ennallaan?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

9. Pitäisikö ilmailusuuntaviivoihin sisällyttää erityisiä investointitukisäännöksiä alueellisille lentoasemille, jotka sijaitsevat EU:n syrjäisimmillä alueilla?

Ota huomioon, että syrjäisten alueiden lentoasemien tapauksessa edellä mainittuja tuki-intensiteettejä voidaan kasvattaa jopa 20 prosenttia lentoasemainfrastruktuuriin tehtäviä investointeja varten.

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Kehitettyä arktista toimintamallia voidaan pilotoida esimerkiksi Enontekiöllä arktisissa yli 70 asteen lämpötilan (+30 C – 40 C) vaihteluiden olosuhteissa mikä asettaa toiminnallemme ja infrastruktuurillemme erityisvaatimuksia.
Näitä olosuhteita ei ole vastaavasti muilla lentoasemilla tarjolla ja jatkossa tätä toimintamallia voidaan myöhemmin mallintaa myös muilla matkustajaluvuiltaan kiireisimmillä lentoasemilla näiden arktisten olosuhteiden jälkeen.

D. Lentoyhtiöille toiminnan aloittamiseen myönnettävä käynnistystuki

(4/6)

Kaupallisen lentoliikenteen kehittämisen olisi periaatteessa perustuttava järkevään liiketoimintamalliin ja oltava omarahoitteista. Ilmailusuuntaviivoissa kuitenkin todetaan, että lentoyhtiöt eivät aina ole halukkaita avaamaan uusia reittejä ilman sopivia kannustimia etenkin syrjäisillä alueilla ja pienillä alueellisilla lentoasemilla. Siksi ilmailusuuntaviivojen 5.2 kohdassa sallitaan lentoyhtiöille ”käynnistystuki” (enintään 50 % vastikään avatun reitin lentoasemamaksuista enintään kolmeksi vuodeksi), jos se lisää EU-kansalaisten liikkumista parantamalla yhteyksiä uusien reittien avulla ja helpottaa aluekehitystä.

Nyky säännöillä käynnistystuki voidaan todeta yhteismarkkinoille soveltuvaksi vain, jos se koskee uutta reittiä, joka yhdistää alle 3 miljoonan vuotuisen matkustajan lentoaseman toiseen Euroopan yhteisellä ilmailualueella sijaitsevaan lentoasemaan. Lentoyhtiön on esitettävä etukäteen laadittu liiketoimintasuunnitelma, joka osoittaa, että reitistä tulee kolmessa vuodessa kannattava ilman julkista rahoitusta. Muussa tapauksessa sen on sitouduttava liikennöimään reittiä vähintään yhtä kauan kuin se on saanut käynnistystukea.

10. Onko käynnistystuki mielestäsi edelleen tarpeen?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

10.1. Ovatko lentoyhtiöille myönnettävää käynnistystukea koskevat nykyiset säännöt mielestäsi tehokkaita?

- Kyllä
- Eivät
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

11. Kun otetaan huomioon, että ilmailuala on kokonaan ja menestyksekkäästi vapautettu taloudellisesti, riittäisikö mielestäsi mahdollisuus asettaa julkisen palvelun velvoitteita tietyille reiteille asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukaisesti ratkaisemaan jäljellä olevat lentoyhteysongelmat (vaikka käynnistystuki lopetettaisiin)?

- Kyllä
-

Ei

En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

E. Ilmailun viherryttäminen (5/6)

Lentoliikenne on nopeimmin kasvavia kasvihuonekaasu- ja epäpuhtauspäästöjen, melun ja muiden ilmastovaikutusten lähteitä. Kehityssuuntauksen kääntäminen on välttämätöntä tulevan [puhtaan teollisuuden ohjelman](#) tavoitteiden saavuttamiseksi. Ilmailualaan kohdistuukin kasvava paine pienentää hiilijalanjälkeä sekä vähentää epäpuhtauspäästöjä ja melua. Toimivuustarkastuksessa todettiin, että ilmailusuuntaviivoja on tarpeen muuttaa erityisesti sen varmistamiseksi, että ne ovat täysin yhteneväiset vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden kanssa. Ilmailusuuntaviivoissa ei käsitellä erikseen tarvetta lieventää ilmailualan ympäristö- ja ilmastovaikutuksia. Ilmailuala voi kuitenkin jo hyötyä tässä mielessä ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivojen mukaisesta tuesta esimerkiksi seuraavilla tavoilla:

- tuki jo käytössä olevien ilma-alusten jälkiasennukseen, kunnostamiseen ja mukauttamiseen niiden ympäristötehokkuuden parantamiseksi olennaisesti verrattuna markkinoilla yleisesti saatavilla olevaan vertailukelpoiseen vaihtoehtoon tai jotta ilma-aluksissa pystytään käyttämään biopolttoaineita ja synteettisiä polttoaineita tai lisäämään niiden osuutta (ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivojen 4.3.1 kohta)
- tuki sellaisten uusien tai käytettyjen ilma-alusten hankintaan tai leasing-vuokraukseen, i) jotka eivät tuota lainkaan suoria hiilidioksidipäästöjä (pakokaasupäästöt) tai ii) joiden ympäristötehokkuus on oleellisesti parempi kuin markkinoilla yleisesti saatavilla olevan vertailukelpoisen vaihtoehdon (ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivojen 4.3.1 kohta)
- tuki ”puhtaan liikkuvan tukikaluston ” (esimerkiksi maakäsittelylaitteiden) hankintaan tai leasing-vuokraukseen, jos se ei tuota lainkaan suoria hiilidioksidipäästöjä (pakokaasupäästöt) (ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivojen 4.3.1 kohta)
- tuki lataus- tai tankkausinfrastruktuurin rakentamiseen, asentamiseen, parantamiseen tai laajentamiseen, myös lentoasemien sisällä; tähän sisältyvät lentokenttäajoneuvojen lataus- tai tankkausinfrastruktuuri, puhdas liikkuva tukikalusto sekä päästöttömät ilma-alukset (ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivojen 4.3.2 kohta)
- tuki rakennusten, myös lentoasemainfrastruktuurin, energia- ja ympäristötehokkuuden parantamiseen (ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivojen 4.2 kohta)
- tuki uusiutuvan energian tuotantoon, myös lentoasemilla (ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivojen 4.1 kohta).

12. Miten arvioisit seuraavien tekijöiden merkitystä asteikolla yhdestä viiteen (1 = ei tärkeä, 5 = erittäin tärkeä) ilmailun vihreän siirtymän mahdollistamiseksi?

	1	2	3	4	5
Kestävien lentopolttoaineiden saatavuus markkinoilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Vihreän vedyn saatavuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Murroksellisten ja päästöttömien ilma-alusteknologioiden käyttöönotto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tarvittavan lentoasemainfrastruktuurin saatavuus (esimerkiksi sähkölataus- ja vedyn tankkausasemat lentoasemilla)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Muun infrastruktuurin saatavuus (esimerkiksi infrastruktuuri kestävien lentopolttoaineiden kuljetusta ja sekoittamista varten)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Uusiutuvan energian tuotanto lentoasemilla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Kuluttajien halukkuus maksaa ympäristöystävällisistä lentoliikennepalveluista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu (täsmennä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Perustele vastauksesi.

Puhdas siirtymä ja kestävään kasvuun liittyvät investoinnit tulee vahvemmin huomioida pohjoisessa. Enontekiön lentoaseman rooli on keskeinen, sillä kehitettyä toimintamallia voidaan pilotoida arktisissa yli 70 asteen lämpötilan (+30 C – 40 C) vaihteluiden olosuhteissa, jollaisia ei ole vastaavasti muilla lentoasemilla tarjolla. Jatkossa tätä toimintamallia voidaan myöhemmin mallintaa myös muilla matkustajaluvuiltaan kiireisimmillä lentoasemilla näiden arktisten olosuhteiden jälkeen.

13. Ovatko matkustajat mielestäsi valmiita maksamaan kestävästä lennoista ” vihreän preemion” (eli tavallisten lentojen hintaan lisättävän maksun, jolla lentoyhtiöt siirtävät kestäviin lentoihin liittyviä lisäkustannuksia kuluttajille)?

- Kyllä
- Eivät
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

14. Mihin seuraavista kestäviä lentopolttoaineita koskevan julkisen tuen olisi mielestäsi ensisijaisesti keskityttävä?

- Hintaeron kurominen umpeen verrattuna tavanomaisiin polttoaineisiin, mikä kannustaisi sijoittajia ja lentoyhtiöitä siirtymään kestäviin lentopolttoaineisiin
- Innovaatiot
- Tuotanto
- Ilmailupalvelut ja infrastruktuuri (kuten tankkaus, liikenteen infrastruktuuri ja kestävien lentopolttoaineiden sekoittaminen)

Perustele vastauksesi.

15. Voiko murroksellisilla teknologioilla ja päästöttömillä ilma-aluksilla mielestäsi olla merkittävä rooli ilmailualan hiilestä irtautumisessa?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi ja toimita mahdolliset tiedot, tutkimukset ja muut materiaalit, joita sinulla on aiheesta.

15.1. Voiko alueellisilla lentoasemilla mielestäsi olla merkittävä rooli murroksellisten teknologioiden ja päästöttömien ilma-alusten käyttöönotossa ja siten ilmailualan hiilestä irtautumisessa?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Enontekiön lentoasema kuuluu verkostoon "Competence Network on Sustainable Aviation"

16. Tarvitaanko ilmailualan hiilestä irtautumisen edistämiseksi mielestäsi uusia valtiontukivälineitä/kannustimia olemassa olevien ympäristöä ja ilmastoa koskevien valtiontukisääntöjen säännösten sekä niiden tarjoamien mahdollisuuksien (esimerkiksi edellä johdanto-osassa mainitut ilmasto-, ympäristönsuojelu- ja energiatuen suuntaviivat) lisäksi?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

17. Pitäisikö ilmailusuuntaviivoissa asettaa valtiontuelle jonkinlaiset vihreät ehdot, joilla kannustettaisiin lentoasemia omaksumaan kestäviä käytäntöjä (esimerkiksi vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö, energiatehokkaat teknologiat ja jätteiden vähentämisstrategiat)?

Vihreät ehdot: tukitoimenpiteille asetettavia ehtoja, joilla tukitoimenpiteistä tehdään ympäristön kannalta hyväksyttävämpiä ja vähennetään kielteisiä ulkoisvaikutuksia, kuten melusaastetta, kielteistä vaikutusta ilmanlaatuun ja kasvihuonekaasupäästöjä.

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

18. Pitäisikö tarkistettuihin ilmailusuuntaviivoihin sisällyttää erityisiä säännöksiä, joilla voidaan tukea multimodaalisuutta ilmailualan kokonaispäästöjen (kasvihuonekaasupäästöt, epäpuhtaudet ja melu) ja ilmastovaikutusten vähentämiseksi?

Multimodaalisuudella tarkoitetaan, että eri liikennemuotoja (ilma-, tie-, raideliikenne yms.) yhdistetään tietyllä matkareitillä esimerkiksi korvaamalla lyhyen matkan syöttö-/liityntälento junalla tai kaukoliikenteen linja-autolla lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi.

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

F. Muut kohdat (6/6)

19. Parantavatko ilmailusuuntaviivat Euroopan ilmailualan kilpailukykyä riittävästi?

- Kyllä
- Eivät
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Lentoaseman ja toimintaympäristön (ilmasto, maantiede) erityispiirteet on voitava ottaa huomioon.

20. Ovatko ilmailusuuntaviivat yleisesti riittävän selkeät (esimerkiksi määritelmät, soveltaminen ja testien tulkinta käytännössä)?

- Kyllä
- Eivät
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Avustusten hakeminen ja niihin liittyvät ehdot ovat olleet vaikeasti tulkittavia.

20.1. Perustele vastauksesi ja anna täsmällisiä esimerkkejä havaitsemistasi puutteista.

20.2. Miten ilmailusuuntaviivoja voitaisiin parantaa ja kenties yksinkertaistaa (määritelmien, rakenteen, selkeyden ja vaadittavan näytön osalta)?

21. Opittiinko covid-19-pandemiasta jotakin, mikä kannattaisi ottaa huomioon tarkistetuissa ilmailusuuntaviivoissa, myös tulevia mahdollisia kriisejä silmällä pitäen?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Covid-19-pandemiasta opittiin viranomaisyhteistyön laajuus ja nopea reagointi tilanteeseen

22. Ilmailusuuntaviivoissa ei ole erityisiä soveltuvuus-kriteerejä rahtiliikenteeseen erikoistuneille lentoasemille ja lentoyhtiöille. Sen sijaan niissä säädetään vain kutakin täsmällistä tukityyppiä (toimintatuki, investointituki tai käynnistystuki) koskevista yleisistä soveltuvuus-kriteereistä, jotka koskevat yhtä lailla molempia lentoliikenteen segmenttejä. Pitäisikö ilmailusuuntaviivojen erityisesti tukea rahtiliikenteeseen erikoistuneita lentoasemia ja lentoyhtiöitä yleisten mahdollisuuksien lisäksi?

Ilmailusuuntaviivat sisältävät matkustaja- ja rahtiliikenteen lentoasemia koskevia sääntöjä, jotka velvoittavat osapuolet ilmoittamaan tukitoimenpiteistä, jotka koskevat kahtena viime tilikautena yli 200 000 tonnia rahtia käsitelleitä lentoasemia.

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

23. Tukitoimenpiteiden soveltuvuutta sisämarkkinoille arvioidaan ilmailusuuntaviivoissa siten, että toimenpiteet eivät saa johtaa kannattamattomien lentoasemien päällekkäisyyteen tai käyttämättömän lisäkapasiteetin luomiseen. Tämän arvioimiseksi ilmailusuuntaviivoissa otetaan huomioon lentoasemat, jotka sijaitsevat määritellyllä vaikutusalueella. Toimivuustarkastuksessa todettiin kuitenkin, että kannattamattomien lentoasemien päällekkäisyyttä tai käyttämättömän kapasiteetin luomista ilmeni vain vähän. Missä määrin kannattamattomien lentoasemien päällekkäisyys ja käyttämättömän kapasiteetin luominen on tätä taustaa vasten edelleen ongelma nykyisessä markkinaympäristössä?

Vaikutusalueen määritelmä ilmailusuuntaviivoissa: ”lentoaseman vaikutusalueella’ [tarkoitetaan] maantieteellisten markkinoiden rajaa, joka on yleensä noin 100 kilometriä tai noin 60 minuutin matkustusaika autolla, linja-autolla, junalla tai suurnopeusjunalla; tietyn lentoaseman vaikutusalue voi kuitenkin olla erilainen, ja kunkin lentoaseman erityispiirteet on otettava huomioon. Eri lentoasemien vaikutusalueen koko ja muoto vaihtelevat riippuen lentoaseman erityispiirteistä, mukaan lukien sen liiketoimintamalli, sijainti ja lentokohteet”.

- Merkittävästi
- Jossakin määrin
- Vähän
- Ei lainkaan
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Enontekiön lentoasemalla ei ole kilpailevaa toimintaa 100 km/60 min säteellä

24. Ovatko nykyinen lähestymistapa ja ilmailusuuntaviivoissa vahvistettu vaikutusalueen määritelmä edelleen tarkoituksenmukaisia?

- Kyllä
- Eivät
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

25. Tuleeko mieleesi kyselylomakkeen kysymysten ja siinä esiin nostettujen seikkojen lisäksi muita tarpeellisia/hyödyllisiä asioita, joihin tarkistetuissa ilmailusuuntaviivoissa olisi mielestäsi puututtava ja jotka mahdollisesti edellyttäisivät ilmailualalle suunnattuja valtiontukitoimenpiteitä?

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

Perustele vastauksesi.

Enontekiön lentoasema on aluetalouden kannalta erittäin merkittävä toimija. Lentoaseman kautta kulkee kasvava määrä kansainvälisiä matkailijoita ja lentoasema tekee pitkäjänteistä työtä matkustajamäärän kasvattamiseksi, aluetalouden tukemiseksi ja kannattavuutensa parantamiseksi. Aluetalouden lisäksi Enontekiön lentoasema on huoltovarmuuden ja maanpuolustuksen kannalta tärkeä osa valtion ja alueen logistista infrastruktuuria. Lentoasema on huoltovarmuuskriittinen yritys. Enontekiön lentoaseman arktiset olosuhteet asettavat ovat infrastruktuurille ja henkilöstölle haastavat. Lentoasema tarvitsee taloudellista tukea toimintansa turvaamiseksi ja kehittämiseksi. Valtiolla tulisi jatkossakin olla mahdollisuus tukea lentoasemia joustavasti, jotta lentoaseman toiminta voidaan turvata ja lentoasemaa voidaan kehittää pitkäjänteisesti ja johdonmukaisesti kansainvälisen ja kotimaisen matkustajaliikenteen sekä maanpuolustuksellisten tarpeiden edellyttämällä tavalla.

Contact

COMP-AVIATION-REVISION@ec.europa.eu