Yrjö Kuronen
Dipl.ins. (eläkkeellä)
30.4.2017

Finavia Oyj, liikenne- ja viestintäministeriö ja Malmin lentoaseman tuho

1. Lakeja Finavia Oyj:stä ja sen edeltäjistä

Malmin lentoasema on ollut valtion hallinnassa vuodesta 1935 alkaen, jolloin valtion ja Helsingin kaupungin välillä tehtiin vastikkeeton vuokrasopimus kenttäalueesta 99 vuodeksi 10.5.2034 saakka. Lentokentän rakentamisesta sen ylläpidosta huolehti vuoteen 1972 asti Tie- ja vesirakennushallitus ja mm. Posti- ja lennätinhallitus.

Valtion lentoasemien hallinto keskitettiin 1.3.1972 alkaen uuteen keskusvirastoon, jolloin laki ilmailuhallinnosta (40/1972) astui voimaan. Lain alku kuuluu seuraavasti:

> **1 §.** Siviili-ilmailuhallintoa varten on liikenneministeriön alaisena keskusvirastona ilmailuhallitus, jonka apuna alueellisissa tehtävissä on lentoasemien hallinto.
>
> **2 §.** Ilmailuhallituksen tehtävänä on ilmailuhallintoa johtavana viranomaisena ***kehittää ja edistää ilmailua***.

Seuraava muutos tapahtui 11.1.1991, jolloin laki Ilmailulaitoksesta (1123/1990) astui voimaan. Silloin Ilmailulaitos irrotettiin valtion budjetista ja se alkoi itse huolehtia tuloistaan, menoistaan ja investointiensa rahoituksesta.

Viranomaistehtävät eriytettiin Ilmailulaitoksesta 1.1.2006 alkaen, jolloin Laki Ilmailulaitoksesta 1245/2005 tuli voimaan. Viranomaistehtävät siirrettiin ilmailulaitoksesta liikenne- ja viestintäministeriön alaiseen Ilmailuhallintoon (Laki Ilmailuhallinnosta 1247/2005).

Viimeisin muutos tapahtui n. 7 vuotta sitten 1.1.2010, jolloin Laki Ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi 877/2009 tuli voimaan ja Finavia Oyj aloitti toimintansa.

Kaikissa em. lakimuutoksissa 1972–2009 Finavia Oyj:n ja sen edeltäjien tehtävänä ja toiminnan tarkoituksena oli ***”edistää ilmailua”***. Sanamuodot hiukan vaihtelivat, mutta em. lakien mukainen perustehtävä pysyi samana

2. Finavia Oyj

Laki ”Ilmailulaitoksen muuttamisesta Finavia Oyj – osakeyhtiöksi” 877/2009 alkaa seuraavasti:

> **1§ Perustettava osakeyhtiö**
> Ilmailulaitoksen toiminta siirretään perustettavalle osakeyhtiölle. Valtio merkitsee osakeyhtiötä perustettaessa kaikki sen osakkeet.
>
> Yhtiön toimialana ovat lentoasemaliiketoiminta ja lentoasemiin liittyvät palvelut, lennonvarmistusliiketoiminta sekä muu lentoasemiin ja lentoliikenteeseen liittyvä liiketoiminta.
>
> Yhtiön tehtävänä on ***ilmailun edistämiseksi*** ylläpitää ja kehittää valtion lentoasemaverkostoa ja Suomen lennonvarmistusjärjestelmää siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten sekä tarjota lennonvarmistuspalveluja Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa siten kuin niistä erikseen säädetään tai määrätään.

Sama säädös on kirjattu myös Finavia Oyj:n yhtiöjärjestykseen, jonka 3§ kuuluu seuraavasti:

> **3 § Toiminnan erityinen tarkoitus**
> Yhtiön toiminnan tarkoituksena on ***ilmailun edistämiseksi*** ylläpitää ja kehittää valtion lentoasemaverkostoa ja Suomen lennonvarmistusjärjestelmää siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten sekä tarjota lennonvarmistuspalveluja Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa siten kuin niistä erikseen säädetään tai määrätään. Yhtiön julkisista palvelutehtävistä säädetään erikseen.
>
> Yhtiö voi toiminnassaan erityisestä syystä poiketa osakeyhtiölain mukaisesta osakkeenomistajan voitontuotto-olettamasta toimialallaan, jos kyse on*:*
>
> 1) valtakunnallisen lentoasemaverkon ylläpidosta;
> 2) ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta Suomen ilmatilassa;
> 3) *luvanvaraisen **koulutustoiminnan järjestämisestä** lainsäädännön edellyttämällä tavalla* tai
> 4) toimialalainsäädännön mukaisista yhtiölle asetetuista muista tehtävistä.
> Tämän pykälän määräyksellä ei ole tarkoitus poiketa yhtiön jakokelpoisten varojen jakamismahdollisuudesta vain osakkeenomistajille.

3. Mitä tarkoittaa ilmailun edistäminen?

Ilmailun edistäminen on ollut vuodesta 1972 alkaen kaikissa laeissa Finavian edeltäjien tehtävänä ja toiminnan tarkoituksena. Lain 877/2009 mukaan tämä on edelleen myös Finavia Oyj:n tehtävänä, jopa niin, että sen yhtiöjärjestyksen mukaan osakkeenomistajan (valtion) voitontuotto-olettamasta voidaan poiketa tietyin edellytyksin. Tämä on tärkeä asia kun tiedetään, että Helsinki-Vantaan lentoasema on ainoa Finavian lentoasemista, joka tuottaa voittoa. Finavian yhtiöjärjestyksen mukaan muiden lentoasemien ja lennonvarmistustoiminnan tappiot voidaan kattaa Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla ja muita lentoasemia voidaan myös kehittää päälentoaseman tuotoilla.

Em. laeissa ja säädöksissä ei ole tyhjentävästi määritelty käsitteitä *”ilmailu”* ja *”ilmailun edistäminen”*. Ilmailulain (864/2014) mukaan ilmailun piiriin luetaan lähes kaikki miehitetyt ja miehittämättömät siviili- ja sotilasilmailun lento-operaatiot ilmakehässä. Helsinki-Vantaan lentoasemalla ilmailun piiriin kuuluvat kotimaan ja kansainvälinen reitti- ja tilauslentoliikenne ja rahtilennot, liikelennot, rajoitetusti yksityislennot ja lentokoulutus yms. Nämä lennot ovat etukäteen tarkkaan ajoitettuja (Slot Coordination). Finavia Oyj on keskittynyt kehittämään vain tätä ”raskasta” lentoliikennettä.

Helsinki-Malmin lentoaseman toiminta on ollut vuodesta 1936 alkaen *”ilmailun edistämistä”* parhaimmillaan. Finavia Oyj ja liikenne- ja viestintäministeriö ovat viime vuosina kokonaan unohtaneet lain mukaisen tehtävänsä ilmailun edistämiseksi Helsinki-Malmin lentoasemalla. Finavia Oyj ja liikenne- ja viestintäministeriö ovat kovalla kiireellä luopuneet Malmin lentoasemasta, vaikka valtion ja Helsingin kaupungin sopimus Malmin lentoaseman vuokrauksesta olisi jatkunut vastikkeetta toukokuuhun 2034 asti. Finavian luopuminen Malmin lentoasemasta on ilmailun tuhoamista eikä edistämistä!

Näyttää siltä, että sekä nykyinen liikenne- ja viestintäministeriö että Finavia Oyj eivät ole ymmärtäneet Helsinki-Malmin lentoasemalla tapahtuvan kevyen ilmailun ja lentokoulutuksen merkitystä Suomen ilmailulle ja lentoliikenteelle. Noin 90 % suomalaisten ammattilentäjien peruskoulutuksesta on tapahtunut Malmilla ja valtaosa oppilas- ja opettajapotentiaalista on Suur-Helsingin alueelta. Pääosa lentokouluista ja moottorilentokerhoista on toiminut vuosikymmenet Malmilla. Näiden lentokoneiden huoltotoiminta tapahtuu Malmilla toimivissa huoltoyrityksissä.

4. Johtopäätöksiä ja kysymyksiä

Malmin lentokentän alueen ottaminen asuntotarkoituksiin edellyttää, että ensin pitää tuhota täydessä toiminnassa edelleen oleva historiallinen, Suomen ensimmäinen, korvaamattoman arvokas 80 vuotta vanha lentoasema, jonka rakentamisen kustannukset uuteen sijaintipaikkaan (jälleenhankintahinta) ovat vähintään n. 30 - 50 M€. Malmin lentoasema on sananmukaisesti korvaamaton, sillä runsaan 40 vuoden aikana sille ei ole löytynyt korvaavaa sijaintipaikkaa lukuisista selvityksistä huolimatta.

Valtio on pitänyt korvaavaa sijoituspaikkaa ehtona sille, että se luovuttaisi Malmin takaisin Helsingille asuntokäyttöön. Tämä ehto on kirjattu myös alkuperäiseen hallituksen kehysriihen päätökseen keväällä 2014, jonka mukaan *”Asuntorakentamisen edellytysten parantamiseksi Helsingin seudulla valtio vetäytyy toimintoineen Helsinki-Malmin lentoasemalta siten, että alue on mahdollista ottaa asuntotuotantokäyttöön viimeistään 2020-luvun alussa.* ***Muutos edellyttää Rajavartiolaitoksen sekä siviili-ilmailun siirtämistä korvaavalle kentälle.”***

Epäselväksi on jäänyt, millä päätöksenteolla, valtuutuksella ja perusteilla Finavia Oyj on luopunut Malmin lentoasemasta jo ennen kuin valtioneuvoston edellyttämä korvaava kenttä on käytettävissä. Liikenne- ja viestintäministeriö on syksyllä 2016 kiistänyt kirjallisesti kehottaneensa tai valtuuttaneensa Finaviaa luopumaan Malmin lentokenttätoiminnoista.

Kevään 2014 jälkeen tapahtunut kehitys herättää mm. seuraavat kysymykset:

Kysymys 1:
Helsinki-Malmin lentoaseman alasajo on ristiriidassa Finaviaa koskevan lain 877/2009 ja Finavia Oyj:n yhtiöjärjestyksen kanssa. Asuntotuotannon edistäminen Helsingissä tai pääkaupunkiseudulla ei kuulu Finavian eikä liikenne- ja viestintäministeriön tehtäviin eikä se voi olla myöskään perustelu Suomen toiseksi vilkkaimman lentoaseman toimintaedellytysten lopettamiselle.

Miten on mahdollista, että Finavia Oyj on voinut päättää ja Finavian omistajaohjauksesta vastannut liikenne- ja viestintäministeriö on hyväksynyt päätöksen Helsinki-Malmin lentoaseman alasajosta 1.1.2017 alkaen, vaikka valtioneuvoston kehysriihen päätös maaliskuussa 2014 on edellyttänyt siviili-ilmailun siirtämistä korvaavalle lentokentälle?

Kysymys 2:
Julkisuudessa ei ole ollut tietoja siitä, millä tavalla Finavia Oyj on tehnyt päätöksen oman toimintansa lopettamisesta Helsinki-Malmin lentoasemalla.

Onko Finavia Oyj tehnyt em. päätöksen yhtiökokouksessaan vai hallituksessaan omistajaohjausyksikön vaatimuksesta, vai peräti Finavian omasta halusta? Miten ja missä päätös on tehty ja kuka sen on hyväksynyt?

Kysymys 3:

Voiko Finavia Oyj:n päätös lopettaa toimintansa Malmin lentoasemalla 1.1.2017 alkaen polkea jalkoihinsa eduskunnan säätämän lain (877/2009)?

Kysymys 4:

Miksi Finavia Oyj ja liikenne- ja viestintäministeriö luopuneet ennenaikaisesti ja korvauksetta Malmin lentoaseman maa-alueesta, vaikka vastikkeeton vuokraoikeus olisi jatkunut toukokuuhun 2034 saakka?