

**Lentolisä-
järjestelmä ja
yhteyslento-
toiminta
Puolustus-
voimissa**

**Lentolisä-
järjestelmä
ja yhteyslento-
toiminta
Puolustus-
voimissa**



ISSN 1238-0296

VALTIONTALouden TARKASTUSVIRASTO
TARKASTUSKERTOMUS DNRO 245/54/03
7.4.2004

Valtiontalouden tarkastusvirasto on suorittanut vahvistamaansa tarkastussuunnitelmaan sisältyneen (nro 20133) lentolisäjärjestelmää ja yhteyslentotoimintaa Puolustusvoimissa koskeneen tarkastuksen.

Tarkastuksen perusteella tarkastusvirasto on antanut asiassa seuraavan sisältöisen tarkastuskertomuksen, joka lähetetään puolustusministeriölle, Pääesikunnalle sekä valtiovarainministeriölle ja valtiontilintarkastajille.

Suoritettuun tarkastukseen kohdistuvan jälkiseurannan yhteydessä tarkastusvirasto tulee erikseen selvittämään, mitä toimenpiteitä tarkastuskertomuksessa todettujen epäkohtien korjaamiseksi on tehty.

Edellä olevan lisäksi puolustusministeriön tulee ilmoittaa 31.12.2005 mennessä tarkastusvirastolle, mihin toimenpiteisiin se on ryhtynyt tarkastuskertomuksen johdosta.

Tarkastusneuvos Hannu Nieminen

Ylitarkastaja Erkki Pöyhönen

SISÄLLYS

TARKASTUSVIRASTON KANNANOTOT	7
REVISIONSVERKETS STÄLLNINGSTAGANDEN	10
KANNANOTTOJEN PERUSTEET	13
1. JOHDANTO	15
2. TARKASTUSASETELMA.....	17
2.1 Tarkastuskohteen kuvaus	17
2.2 Tarkastuksen pääkysymys	18
2.3 Tarkastuksen rajaukset	18
2.4 Menetelmät	18
3. TARKASTUSHAVAINNOT	20
3.1 Lentolisäjärjestelmä.....	20
3.2 Sitoumusjärjestelmä (nykyään koulutuskorvaussitoumusjärjestelmä)	22
3.3 Lentäjien tehtävät ja lentopalvelus	24
3.4 Yhteyslentäminen ja yhteyslentokalusto	26
3.5 Puolustushallinnon kannanotot tarkastuskertomusluonnoksessa esitettyihin alustaviin suosituksiin	33
LIITTEET	

TARKASTUSVIRASTON KANNANOTOT

Tarkastuksen pääkysymyksinä olivat ensinnäkin, onko yhteyslento-toiminta nykyisessä laajuudessaan taloudellista ja käytetäänkö Puolustusvoimien lentävää kalustoa ja henkilöstövoimavaroja tarkoituk-senmukaisti yhteyslentotoiminnassa, ja toiseksi, onko nykyinen len-tolisjärjestelmä taloudellisesti tarkoituksenmukainen. Suositukset 1 ja 2 ja niiden perustelut ovat tarkastuksen vastaus ensimmäiseen ky-symykseen. Tarkastuksen vastaus toiseen kysymykseen on suosituk-sissa 3 ja 4 sekä niiden perusteluissa.

Tällä hetkellä ei Puolustusvoimissa tarkastella lainkaan yhteyslento-ten taloudellisuutta. Kun syntyy tarve virkamatkaan, se suoritetaan usein Ilmavoimien omalla lentokalustolla, mikäli sitä on käytettävissä. Koska Ilmavoimien lentotekniikkalaitos kustantaa koneiden huol-lon ja polttoaineen, matkustuspalveluja käyttävälle hallintoyksikölle on edullisempaa käyttää yhteyskonekalustoa kuin ostaa toiminta-menomäärärahaltaan kaupallinen matkalippu. Käyttäjille ilmaiset palvelut ovat omiaan lisäämään palvelujen tarvetta.

Suositus 1:

Puolustusvoimien tulisi ryhtyä arvioimaan yhteyslentämisen talou-dellista tarkoituksenmukaisuutta. Puolustusvoimien omalla kalustolla tulisi lentää ainoastaan ne yhteyslennot, joissa Puolustusvoimien il-ma-alusten käyttö on toiminnallisista syistä välttämätöntä tai siihen on taloudelliset perusteet. Yhteyslentotoiminnasta tulisi periä oma-kustannushintaa vastaava korvaus lentopalveluja käyttäviltä yksiköil-tä.

Suositus 2:

Puolustusvoimien tulisi arvioida toiminnallisten ja taloudellisten läh-tökohtien perusteella yhteyslentojen vuosittainen määrä ja laatu sekä suorittaa tältä pohjalta arvio yhteyslentotoimintaan tarvittavan ka-luston määrästä.

Nykyisen lentolisäjärjestelmän mukaisten etujen saaminen edellyttää lentäjältä vähintään kahden tunnin kuukausittaista lentämistä. Nykyisellä lentolisäjärjestelmällä lentämistä harjoitetaan tietyin osin vain siksi, että lentolisä, joka on olennainen palkanlisä, voidaan maksaa. Tämä on johtanut myös taloudellisesti epätarkoituksenmukaiseen lentämiseen: yhteyslentäminen aiheuttaa merkittäviä kustannuksia mm. lentokoneiden kulumisena sekä huolto- ja polttoainekustannuksina. Lisäksi lentolisää maksetaan myös henkilöille, joiden päätehtävään lentäminen ei liity. Tällöin kuukausittainen lentäminen vie työaikaa päätehtävien suorittamiselta.

Jotta Ilmavoimat on kyennyt pitämään lentäjänsä palveluksessaan ja estämään heidän siirtymisensä esim. Finnair Oyj:hin, lentäjille on maksettu lentolisää. Palkkauksen riittävän korkea taso on realiteetti. Hävittäjälentäjien koulutus on monivuotinen ja hyvin kallis. Lentäjien lähtövaihtuvuuden pitäminen alhaisella tasolla palvelussitoumusjärjestelmän ja palkkauksen avulla on valtiontalouden kannalta järkevää. Ilmavoimien lentäjien palkkaus tulee pitää sellaisella tasolla, ettei lentäjiä siirry merkittävästi muiden työnantajien palvelukseen. Viimeksi näin tapahtui 1990-luvun lopulla, jolloin lähinnä Finnair Oyj:n palvelukseen siirtyi noin 70 lentäjää. Myös lentäjien rekrytoinnin onnistumisesta on pidettävä huolta.

Mikäli Puolustusvoimat työnantajana luopuisi lentovelvoitteesta lentolisän maksamisen edellytyksenä, Ilmavoimien lentävällä henkilöstöllä ei olisi palkanlisän saamiseen perustuvia paineita tehdä taloudellisesti kannattamattomia yhteyslentoja. Muita välittömiä vaikutuksia tästä olisi se, ettei lentävien yksiköiden ulkopuolella työskenteleville lentäjille (esimerkiksi Pääesikunta ja ulkomaat) tarvitsisi erikseen järjestää lentopalvelusta. Tällä hetkellä lentolisän saamiseksi tarvittavien lentojen kokonaiskustannukset ovat huomattavasti korkeammat kuin kustannukset itse lentolisän maksamisesta. Valtaosa kokonaiskustannuksista aiheutuu suuressa mitassa harjoitettavasta yhteyslentotoiminnasta ja päätehtävien hoitamiseen jäävän työajan menetyksestä.

Suositus 3:

Puolustusvoimien tulisi harkita lentäjien palkkauksen muuttamista siten, että lentäjien kokonaispalkka ei enää perustuisi suurelta osalta suoriteperusteiseen lentolisään. Mahdollinen olisi esimerkiksi palkkausjärjestelmä, jossa lentäjille maksetaan ilman lentämisvelvoitetta nykyistä korkeampaa virkapalkkaa niissä tehtävissä, joissa edellytyk-

senä on lentäjän tutkinto. Puolustusvoimien tulisi kuitenkin harkita jo nykyisen lentolisäjärjestelmän aikana laadittaessa seuraava virkaehtosopimus sitä, että lentäjille asetetusta kahden tunnin lentovelvoitteesta lentolisän maksamisen edellytyksenä luovuttaisiin. Tämä loisi tosiasialliset edellytykset yhteyslentotoiminnan taloudellisuuden tarkasteluun.

Lentäjiä on pyritty pitämään laivueissa nykyistä pitempään. Mikäli tässä onnistutaan, alenisi vuosittainen koulutustarve, mistä luonnollisesti syntyy myös säästöä.

Kaikki Ilmavoimissa tällä hetkellä olevat L-virkaiset tehtävät eivät vaadi lentäjän koulutusta. Lentolisän johdosta lentäjien palkkaus on olennaisesti korkeampi kuin vastaavien maa- ja merivoimakoulutettujen upseerien palkkaus.

Suositus 4:

Pääesikunnan tulisi mahdollisuuksien mukaan korvata esimerkiksi esikunta-, huolto- ja suunnittelutehtävissä palvelevia lentäjäkoulutettuja upseereita vastaisuudessa maa- ja merivoimakoulutetuilla upseereilla, ja ottaa tämä myös huomioon päätettäessä Maa- ja Merivoimiin koulutettavien upseereitten määristä.

Tarkastusviraston käsityksen mukaan Puolustusvoimilla on mahdollisuus, erityisesti pidemmällä aikavälillä, kohdentaa varoja uudelleen, mikäli se ryhtyy tässä tarkastuskertomuksessa esitettyihin toimenpiteisiin.

REVISIONSVERKETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Huvudfrågor vid revisionen var för det första, huruvida förbindelseflygverksamheten i sin nuvarande omfattning är lönsam och huruvida Försvarsmaktens flygande materiel och personalresurser används på ett ändamålsenligt sätt i förbindelseflygverksamheten, och för det andra, huruvida det nuvarande systemet med flygtillägg är ändamålsenligt från ekonomisk synpunkt. Rekommendationerna 1 och 2 och deras motiveringar utgör revisionens svar på den första frågan. Svaret på revisionens andra fråga ingår i rekommendationerna 3 och 4 samt motiveringarna till dem.

För närvarande granskas inom Försvarsmakten inte alls förbindelseflygens lönsamhet. När ett behov av en tjänsteresa uppstår, görs den ofta med Luftstridskrafternas egen flygmateriel, ifall sådan står till förfogande. Emedan Luftstridskrafternas flygteknikverk bekostar bränslet, är det för den förvaltningsenhet som utnyttjar resetjänsten förmånligare att utnyttja förbindelseflygmaterielen än att köpa en kommersiell flygbiljett för driftsanslagspengar. De för användarna gratis tjänsterna är ägnade att öka behovet av tjänster.

Rekommendation 1:

Försvarsmakten borde börja utvärdera förbindelseflygets lönsamhet och ändamålsenlighet. Med Försvarsmaktens egen materiel borde flygas endast de förbindelseflyg, där det av funktionella skäl är nödvändigt att utnyttja Försvarsmaktens luftfarkoster eller då ekonomiska skäl till detta föreligger. För förbindelseflygverksamheten borde uppbäras en mot självkostnadspris svarande ersättning av de enheter som utnyttjar flygtjänsterna.

Rekommendation 2:

Försvarsmakten borde från funktionella och ekonomiska utgångspunkter bedöma förbindelseflygens årliga antal och art samt på basis av detta göra en uppskattning av volymen för den materiel som behövs för förbindelseflygverksamheten.

Att få förmånerna i enlighet med det nuvarande systemet för flygtilllägg förutsätter av piloterna minst två flygtimmar per månad. Med det nuvarande systemet för flygtilllägg idkas flygande till vissa delar endast därför att flygtillägget, som är ett väsentligt lönetillskott, skall kunna betalas. Detta har lett till också ekonomiskt oändamålsenligt flygande: förbindelseflygen orsakar betydande kostnader bl.a. som slitage på flygplanen och i form av underhålls- och bränslekostnader. Dessutom betalas flygtilllägg också åt personer, till vilkas huvuduppgift flygande inte hör. Då tar det månatliga flygandet arbetstid i anspråk av huvuduppgifterna.

För att Luftstridskrafterna skall ha kunnat hålla kvar sina piloter i sin tjänst och förhindra att de övergår exempelvis till Finnair Abp, har åt piloterna betalats flygtilllägg. En tillräckligt hög lönenivå är en realitet. Jaktplanspiloternas utbildning räcker många år och är mycket dyr. Att hålla flygarnas avgångsomsättning låg med hjälp av systemet för tjänstgöringsförbindelse och avlöningen är förnuftigt från statsfinansiell synpunkt. Avlöningen av Luftstridskrafternas piloter bör hållas på en sådan nivå, att piloter inte i väsentlig omfattning övergår till tjänst hos andra arbetsgivare. Så skedde senast i slutet av 1990-talet, då ca 70 piloter övergick till tjänst närmast hos Finnair Abp. Det bör också sörjas för en framgångsrik rekrytering av piloter.

Ifall Försvarsmakten som arbetsgivare skulle avstå från flygskyldigheten som förutsättning för betalande av flygtillägget, skulle Luftstridskrafternas flygande personal inte ha ett tryck att genomföra ekonomiskt olönsamma förbindelseflyg för att få sitt lönetillskott. Andra direkta verkningar av detta vore, att för piloter som arbetar utanför de flygande enheterna (t.ex. vid Huvudstaben och i utlandet) inte särskilt skulle behöva ordnas flygtjänstgöring. För närvarande är de totala kostnaderna för det flygande som behövs för att få flygtilllägg betydligt högre än kostnaderna för att betala själva flygtillägget. Merparten av de totala kostnaderna orsakas av den i stor skala bedrivna förbindelseflygverksamheten och förlusten av arbetstid för skötsel av huvuduppgifterna.

Rekommendation 3:

Försvarsmakten borde överväga en förändring av piloternas avlöning så, att piloternas totala lön inte längre till stor del skulle basera sig på ett prestationsbaserat flygtilllägg. Möjligt vore exempelvis ett avlöningssystem, där utan flygskyldighet åt piloterna betalas en högre tjänstelön än för närvarande i de uppgifter, där förutsättningen är

pilotexamen. Försvarmakten borde emellertid redan under det rådande systemet med flygtillägg, när nästa tjänstekollektivavtal ingås, överväga att den för piloterna uppställda två timmars flygskyldigheten som förutsättning för betalande av flygtillägg skulle slopas. Detta skulle skapa faktiska förutsättningar att granska förbindelseflygen från ekonomisk synpunkt.

Målsättningen har varit att hålla piloterna kvar vid flottiljerna längre än för närvarande. Ifall detta lyckas, skulle det årliga utbildningsbehovet minska, vilket givetvis också ger upphov till inbesparingar.

Alla inom Luftstridskrafterna för närvarande förekommande uppgifter i L-tjänster kräver inte pilotutbildning. P.g.a. flygtillägget är piloternas löner väsentligt högre än de löner som betalas åt motsvarande officerare med utbildning för mark- och sjöstridskrafterna.

Rekommendation 4:

Huvudstaben borde i mån av möjlighet framdeles ersätta till piloter utbildade officerare som tjänstgör i t.ex. stabs-, underhålls- och planeringsuppgifter med officerare som fått utbildning för mark- och sjöstridskrafterna, och även beakta detta vid beslut om antalet officerare som skall utbildas för mark- och sjöstridskrafterna.

Enligt revisionsverkets uppfattning har Försvarmakten möjlighet att, i synnerhet på längre sikt, lägga om användningen av medel, ifall den skrider till de i denna revisionsberättelse framförda åtgärderna.

KANNANOTTOJEN PERUSTEET

1. JOHDANTO

Valtiontalouden tarkastusvirasto (jäljempänä myös VTV tai tarkastusvirasto) on tarkastanut lentolisäjärjestelmää ja yhteyslentotoimintaa Puolustusvoimissa. Tarkastuksen ovat tehneet ylitarkastajat Erkki Pöyhönen ja Petri Nurmi.

Lentolisän maksamisella on takanaan pitkä historia. Lähes Ilmavoimien perustamisesta lähtien, tarkemmin vuodesta 1921, on lentolisää maksettu Ilmavoimien ohjaajalle, tähystäjälle ja lentoppilaalle.

Pääesikunnan päätöksen¹ mukaan lentolisää suoritetaan Ilmavoimiin kuuluvalla tai Ilmavoimille kuuluvaa tehtävää hoitamaan määrätylle taikka Ilmavoimissa palvelemaan määrätylle taikka maavoimien helikopteritehtävissä palvelevalle virkamiehelle lentäjän tehtävään määräämiseksi vaadittavan erikoispätevyyden sekä palvelukseen liittyvien lentosuoritusten aiheuttaman vastuun ja vaaran perusteella. Lentolisää maksetaan vain, mikäli virkamies on suorittaessaan hänelle kuuluvaa tai määrättyä tehtävää kalenterikuukauden aikana lentänyt vähintään kaksi tuntia. Lentolisä maksetaan virkamiehelle muutoin kuukausittain tulevan palkan lisäksi. Lentolisä kuuluu tavanomaiseen palkkaukseen, ja siten se on esimerkiksi yksi lomaraahan vaikuttavista palkkaustekijöistä.

Lentolisää maksettiin lokakuussa 2003 kaikkiaan 336 puolustushallinnon lentävälle henkilölle yhteensä 741.198 euroa². Valtaosa lentolisien saajista työskentelee Ilmavoimissa päätehtävänänsä lentäminen. Tarkastuksessa on selvitelty puolustushallinnon lentävän henkilöstön lentämistä tarkoituksenmukaisuuden kannalta ja arvioitu tätä kautta lentolisäjärjestelmän toimivuutta.

Yhteyslentämiseksi kutsutut lennot ovat lähinnä henkilökuljetuksia. Ne tehdään aseistamattomilla siviilityyppisillä koneilla. Yhteyslentoja suorittavat kaikki Ilmavoimien lentävät yksiköt. Käytännössä yhteyslentoilla ilma-aluksen niiden ohjaajana toimii joko erikseen yhteyslentueissa palveleva lentäjä tai päätehtävänänsä muuta kuin len-

¹ Annettu 6.4.2002.

² Luku ei sisällä palkan sivukuluja.

tämistä tekevä henkilö. Tikkakoskella sijaitseva Tukilentolaivue suorittaa yhteyslennoista noin kolmanneksen.

Keskeisenä osana Ilmavoimien pitkäjänteistä toimintaa on se, että henkilöstön palvelussuhteen ehdot lisäjärjestelmiseen ovat tarkoituksenmukaisessa suhteessa ulkopuolisten työnantajien palvelussuhteen ehtoihin verrattuna. Tarkastuksen tavoitteena on tätä taustaa vasten arvioida lentolisäjärjestelmän toimivuus taloudelliselta kannalta tarkasteltuna. Tähän liittyen tarkastuksen aikana havaittiin tarpeelliseksi arvioida taloudelliselta kannalta nykyistä yhteyslentotoimintaa, jota tarkastettiin yhden kalenterikuukauden ajalta.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa puolustushallinto korostaa, että lentolisäjärjestelmää arvioitaessa on otettava huomioon, että pääsääntöisesti tärkein motiivi hakeutua Ilmavoimien lentäjän tehtävään on lentäminen.

2.

TARKASTUSASETELMA

2.1 Tarkastuskohteen kuvaus

Ilmavoimat ovat yksi kolmesta Puolustusvoimien puolustushaarasta. Puolustusvoimien toimintaa ohjaa puolustusministeriö ja toimintaa säätelevät laki (402/1974) ja asetus (667/1992) puolustusvoimista.

Sodan aikana Ilmavoimien päätehtävä on hävittäjätorjunta. Rauhahan aikana Ilmavoimien keskeisin tehtävä on maamme ilmatilan valvonta ja vartiointi sekä siihen liittyen ilmatilan loukkausten estäminen tarvittaessa voimakeinoja käyttämällä. Ensisijainen vastuu näistä toimenpiteistä on Ilmavoimilla. Lisäksi Ilmavoimat osallistuu sekä siviili- että sotilaslentoliikenteen johtamiseen ja valtakunnalliseen pelastuspalvelutoimintaan. Ilmavalvonnan ja siihen sisältyvien toimenpiteiden suuntaamista varten muodostetaan lennostojen pääjohdotokeskuksissa tutkahavaintojen perusteella ympärivuorokautinen, toisiaikainen ilmatilannekuva.

Puolustusvoimien lentäviä yksiköitä ovat Lapin Lennosto (LapLsto) Rovaniemellä, Ilmasotakoulu (IlmaSK) Kauhavalla, Karjalan Lennosto (KarLsto) Kuopiossa, Tukilentoalivue (TukiLLv) Tikka-koskella, Ilmavoimien Teknillinen Koulu (IlmavTK) ja Ilmavoimien Koelentokeskus (IlmavKoeLK) Hallissa, Satakunnan Lennosto (SatLsto) Tampereella ja Utin Jääkäriyrykmentti (UtJR) Utissa.

Ilmavoimien toimintamenot vuonna 2002 olivat 256 milj. euroa, mikä on noin ¼ Puolustusvoimien toimintamenoista. Henkilöstöä Ilmavoimilla oli 3036. Lentolisää maksettiin puolustushallinnossa kaikkiaan 333:lle henkilölle, joista 288 palveli Ilmavoimissa.

Lentolisien osuus Ilmavoimien vuoden 2002 palkkamenoista 121.574.000 eurosta oli 5,9 % eli 7.155.368 euroa. Lentävien yksiköiden osuus maksetuista lentolisistä oli 83 % eli 5.929.312 euroa.

2.2 Tarkastuksen pääkysymys

Tarkastuksen pääkysymyksinä ovat:

- onko yhteyslentotoiminta nykyisessä laajuudessaan taloudellista ja käytetäänkö Puolustusvoimien lentävää kalustoa ja henkilöstövoimavaroja tarkoituksenmukaisesti yhteyslentotoiminnassa, ja
- onko nykyinen lentolisäjärjestelmä taloudellisesti tarkoituksenmukainen.

2.3 Tarkastuksen rajaukset

Yhteyslentotoiminnan osalta tarkastus on rajattu tarkastuksen kuluessa koskemaan vain Ilmavoimia. Tästä syystä tarkastuksessa ei ole tarkastettu Puolustusvoimien yhteyslentotoimintaa siltä osin, kun se tapahtuu helikopterikalustolla.

2.4 Menetelmät

Tarkastusviraston vuositilintarkastus on vuosittaisen toimintasuunnitelmansa puitteissa tarkastanut muun ohella Ilmavoimien lentolisien maksattamisen edellytyksiä ja valvontaa.

Tässä tarkastuksessa on perehdytty Puolustusvoimien pysyväisasiakirjamääräyksiin (PAK) ja virkaehtosopimukseen siltä osin, kuin ne koskevat lentolisiä. Lisäksi on tutustuttu Ilmavoimien yhteyslentotoimintaan.

Yhteyslentoista on tarkastettu kaikki huhtikuussa 2003 tehdyt lennot. Yhteislentojen kustannuksia on verrattu Finnair Oyj:n reittilentojen matkustajahintoihin. Tiedot yhteyslentokoneiden lentotuntien kustannuksista on saatu Ilmavoimien Esikunnasta. Tarkastuksen kuluessa on vierailtu kaikissa Puolustusvoimien lentävissä yksiköissä³. Tällöin on tutustuttu lentäjän tehtävissä palvelevien työtehtäviin sekä saatu niistä selvityksiä. Tarkastuksen lopuksi on tarkastetusta asiasta keskusteltu puolustusministeriön, Pääesikunnan ja valtiovarainministeriön edustajien kanssa.

³ Ks. liite 1.

Tarkastuskertomusluonnoksesta pyydettiin puolustusministeriöltä ja valtiovarainministeriöltä lausunto sekä Pääesikunnalta ja Ilmavoimien Esikunnalta selitys. Puolustushallinnon ja valtiovarainministeriön lausunnot on otettu huomioon tarkastuskertomusta tehtäessä. Ne ovat tämän tarkastuskertomuksen liitteinä 3 ja 4.

Tarkastusta on ohjannut tarkastuspäällikkö Esa Pirilä.

3.

TARKASTUSHAVAINNOT

3.1 Lentolisäjärjestelmä

Lentävän henkilöstön (ohjaaja, tähystäjä, oppilas) lentolisät sekä lentotekniselle henkilöstölle kokeilu- ja tarkastuslentoihin osallistumisesta maksettava tilapäinen lentolisä ovat olleet lentosuoritusperusteisia koko sotiemme jälkeisen ajan.

Lisien suuruus määrättiin valtioneuvoston päätöksellä vuoteen 1973 asti siten, että lentolisä oli markkamääräinen (mk/kk) ja tilapäinen lentolisä lentotuntikohtainen (mk/h). Vuonna 1973 lisät siirrettiin virkaehtosopimuksen piiriin. Vuonna 1976 otettiin käyttöön ensimmäinen sekä lentävää että lentoteknistä henkilöstöä koskeva sitoumusjärjestelmä⁴. Samassa yhteydessä lakkautettiin tilapäinen lentolisä ja lisien tasoa korotettiin. Korotuksella pyrittiin korjaamaan sotilas- ja siviili-ilmailun piirissä työskentelevien henkilöstöryhmien välistä palkkauseroa.

Virkaehtosopimuksen mukaista lentolisää maksetaan nykyisellään Ilmavoimiin kuuluvalla tai Ilmavoimille kuuluvaa tehtävää hoitamaan määrätylle taikka Ilmavoimissa palvelemaan määrätylle taikka maavoimien helikopteritehtävissä palvelevalle virkamiehelle lentäjän tehtävään määräämiseksi vaadittavan erikoispätevyuden sekä palvelukseen liittyvien lentosuoritusten aiheuttaman vastuun ja vaaran perusteella.

Lentolisä maksetaan virkamiehelle vain, mikäli hän on suorittaessaan hänelle kuuluvaa tai määrättyä tehtävää lentänyt vähintään kaksi tuntia kalenterikuukauden aikana. Jos lentolisän maksamiseksi vaadittava lentopalvelus on jonakin kuukautena pätevän syyn takia jäänyt suorittamatta, asianomainen voi suorittaa sen vielä seuraavan kalenterikuukauden aikana. Lentäjän on hyväksyttävän syyn perusteella

⁴ Saadakseen koulutuksen lentäjän tehtävään tai lentäjän koulutusta edellyttävään tehtävään sitoutuu henkilö palvelemaan Ilmavoimissa tietyn ajan. Sitoumuksen tehneelle suoritetaan lentolisät ja jatkositoumuskorvaukset siten, kuin asiasta on virkaehtosopimuksin sovittu tai Pääesikunta erikseen päättänyt.

mahdollista siirtää kahden tunnin kuukausittainen lentotuntitavoite suoritettavaksi asianomaista kuukautta seuraavan kolmen kuukauden aikana. Enintään yhden kuukauden siirron hyväksyy joukko-osasto ja tällöin seuranta varten päätöksestä lähetetään tiedoksi-kappale Ilmavoimien Esikunnan henkilöstöosastolle. Mikäli lentotuntitavoite joudutaan pakottavasta syystä siirtämään yli kuukaudella, siirron hyväksyy Ilmavoimien Esikunnan esikuntapäällikkö joukko-osaston komentajan puollosta⁵. Syynä siirtämiseen on ollut pääasiallisesti se, ettei käytettävissä ole ollut sopivia lentokoneita.

Lentolisiä on tarkistettu valtion virkaehtosopimuksien (VES) tarkistuksilla. Viimeksi 1.9.2003 sovitun suuruisia euromääräisiä lentolisiä korotetaan kunkin sopimuskierron yhteydessä prosenttiluvulla, joka vastaa yleiskorotuksen palkkojen tasoa korottavaa keskimääräistä euromääräistä tai prosentuaalista vaikutusta Puolustusvoimissa.

Voimassa olevan virkaehtosopimuksen mukaan ohjaajan lentolisät vaihtelevat seuraavasti:

- a) Palvelussitoumuksen (tai koulutuskorvaussitoumuksen) tehneen ohjaajan lentolisä on 2.028,92 euroa kuukaudessa.
- b) Ohjaajan, jonka palvelussitoumukseen merkitystä lentokoulutuksen alkamispäivämäärästä on kulunut 10,5 vuotta ja joka on tehnyt Pääesikunnan vahvistamien perusteiden mukaisen jatkositoumuksen taikka, jolla on 10,5 - 13,5 palvelusvuosien välisenä sitomusaikana voimassa oleva perussitoumus (=uusi koulutuskorvaussitoumus), lentolisä on 2.273,90 euroa kuukaudessa.
- c) Palvelussitoumuksen tehneen ohjaajan, jonka palvelussitoumukseen merkitystä lentokoulutuksen alkamispäivämäärästä on kulunut 10,5 vuotta ja joka ei ole tehnyt Pääesikunnan vahvistamien perusteiden mukaista jatkositoumusta, lentolisä on 1.477,94 euroa kuukaudessa.
- d) Ohjaajan, jonka palvelussitoumukseen merkitystä lentokoulutuksen alkamispäivämäärästä on kulunut 13 vuotta ja joka on tehnyt Pääesikunnan vahvistamien perusteiden mukaisen jatkositoumuksen taikka, jolla on 13 - 13,5 vuosien välisenä sitomusaikana voimassa oleva perussitoumus (uusi koulutuskorvaussitoumus), lentolisä on 2.314,02 euroa kuukaudessa.

⁵ IlmavE:n ohje R165/216/D/II, 9.1.2002.

- e) Palvelussitoumuksen tehneen ohjaajan, jonka palvelussitoumukseen merkitystä lentokoulutuksen alkamispäivämäärästä on kulunut 13 vuotta ja joka ei ole tehnyt Pääesikunnan vahvistamien perusteiden mukaista jatkositoumusta taikka, jonka 13,5 vuoden perussitoumusaika (uusi koulutuskorvaussitoumusaika) on umpeutunut, lentolisä on 1.518,08 euroa kuukaudessa.

Lentolisien keskeisinä perusteina ovat tehtävien vaarallisuus ja vastuullisuus, huolellisuus, tarkkaavaisuus, psykofysiologisiin tekijöihin liittyvät vaatimukset sekä ansioiden kilpailukyky.

3.2 Sitoumusjärjestelmä (nykyään koulutuskorvaussitoumusjärjestelmä)

Siviili-ilmailun voimakas kasvu sekä sen myötä siviili-ilmailun ja Ilmavoimien väliset palkkauserot johtivat siihen, että vuosina 1970 – 1974 siirtyi siviili-ilmailun palvelukseen 32 Ilmavoimien lentäjää, mikä aiheutti Ilmavoimiin ohjaajavajetta. Vuonna 1975 hakeutui noin 40 Ilmavoimien ohjaajaa Finnair Oy:n palvelukseen. Tämän jälkeen siirtyneiden ohjaajien vuosittainen määrä on vaihdellut. Vuosien 1998 ja 1999 aikana siirtyi siviili-ilmailun palvelukseen yhteensä 73 ohjaajaa eli noin 20 % lentäjien kokonaisvahvuudesta. Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa puolustushallinto ilmoittaa, että Taloustutkimuksen ja Puolustusvoimien suorittamien tutkimuksien mukaan noin 60 % lentäjistä ilmoitti halukkuutensa siirtyä siviili-ilmailun palvelukseen. Vielä syksyn 1999 aikana hakeutui noin 50 Ilmavoimien ohjaajaa Finnair Oyj:n testeihin.

Riittävän lentäjämäärän takaamiseksi ja estämään ennakoimattomia lentäjien siirtymisiä otettiin joulukuussa 1976 käyttöön valtiovarainministeriön päätöksellä vain Ilmavoimien lentävää henkilöstöä koskeva palvelusitoumusjärjestelmä (nykyään koulutuskorvaussitoumus).

Ilmavoimien ohjaajapoistumaa on käsitelty myös eduskunnassa. Valtiovarainvaliokunta totesi mietinnössään Hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 1999⁶: ”Ilmavoimien valmiuden kannalta aivan olennaisimman, lentäjien, menettäminen pysäyttää val-

⁶ VaVM 58/1998 vp – HE 105/1998 vp, s. 65.

tioneuvoston keväällä 1997 eduskunnalle antamassa turvallisuus- ja puolustuspoliittisessa selonteossa hahmotellun kehityksen. Valmiutta ei voida säilyttää reservissä olevien lentäjien tuella. Valiokunta katsoo, että vain riittävä sijoitus Ilmavoimien ohjaajiin loisi hyvän kalustollisen uskottavuuden rinnalla uskottavuutta henkilöstön kykyyn hoitaa itsenäinen puolustus turvallisuus- ja puolustuspoliittisen selonteon linjausten mukaisesti.” Samassa yhteydessä on lausumaehdotus: ”Eduskunta edellyttää, että Ilmavoimiin luodaan sitoumusjärjestelmä, joka takaa riittävän lentäjien määrän.”

Valtiovarainvaliokunta palasi asiaan mietinnössään Hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2000⁷ mm. seuraavasti: ”Finnair ja jossakin määrin myös SAS ovat rekrytoineet ohjaajia Ilmavoimista. Mikäli parhaillaan käynnissä olevat rekrytoinnit Ilmavoimista Finnairin palvelukseen toteutuvat, ohjaajapoistuma tulee olemaan laskutavasta riippuen noin 70 – 90 ohjaajaa puolentoista vuoden aikana. Valiokunta pitääkin välttämättömänä, että Suomeen on pystyttävä luomaan ohjaajajärjestelmä, jossa ”vuoto” Ilmavoimista siviili-ilmailuun sallitaan vasta Ilmavoimien ohjaajien ollessa noin 40-vuotiaita. Tällöin rekrytointi ei kohdistuisi varsinaisiin taistelulentäjiin ja Finnair saisi vielä liikennelentäjiksi käyttökelpoisia ja kokeneita pilotteja. Samalla on pikaisesti ryhdyttävä toimiin kaikkien ilmailutoimintaa harjoittavien tahojen yhteisen, valtakunnallisen ilmailustrategian luomiseksi.”

Valtiontilintarkastajat⁸ tiivistivät asian seuraavasti: ”Toinen ja edellistä vieläkin olennaisempi ongelma on Ilmavoimien lentäjäkato ja -vajaus. Koulutettujen ja kokeneiden ohjaajien siirtyminen Ilmavoimien palveluksesta muiden työnantajien tehtäviin on saatava ehdottomasti päättymään. Näiden henkilöiden koulutukseen on käytetty merkittävästi yhteiskunnan voimavaroja, ja ohjaajavajeen poistaminen maksaa lisäkoulutuskuluina Ilmavoimien selvityksen mukaan jopa lähes miljardi markkaa. Lisäksi valmiin hävittäjälentäjän koulutus on monivuotinen prosessi, mistä syystä uusia päteviä ohjaajia ei kyetä saamaan nopeasti palvelukseen edes rahallakaan.”

Vuonna 1976 käyttöön otettu Ilmavoimien lentävän henkilöstön palvelussitoumus on 25.2.2002 lukien nimeltään koulutuskorvaussitoumus. Saadakseen koulutuksen Ilmavoimien lentäjäksi sitoutuu lento-oppilas sitoumuksen allekirjoituspäivästä lukien palvelemaan

⁷ *VaVM 33/1999 vp., s. 72 – 73.*

⁸ *Kertomus vuodelta 1998 (K 11/1999 vp.).*

Ilmavoimissa 10 vuotta 9 kuukautta, mikäli koulutus tähtää ohjaajaksi. Sitomusaika on 13 vuotta 3 kuukautta lentäjälle, joka saa lisäksi taistelu-, kuljetus- tai monimoottorisen lentokoneen taikka helikopterin tyyppikoulutuksen, lennonopettajan lentokoulutuksen, koelentokoulutuksen taikka, jonka kokonaislentotuntimäärä Puolustusvoimissa tai Rajavartiolaitoksessa on vähintään 1000 tuntia. Sitomusaika tähystäjäksi koulutettavalle on 5 vuotta 6 kuukautta. Se on 7 vuotta lentäjälle, joka saa taistelu-, kartoituskoneen tai helikopterin tyyppikoulutuksen tähystäjänä tai reservin sotilaslentäjän koulutuksen taikka, jonka kokonaislentotuntimäärä Puolustusvoimissa tai Rajavartiolaitoksessa on vähintään 600 tuntia.

Sitomuksen tehneelle suoritetaan lentolisät ja jatkositoumuskorvaukset sellaisina kuin virkaehtosopimuksin on sovittu tai Pääesikunta on erikseen päättänyt. Jos palvelus-/koulutuskorvaus-sitomuksen tehnyt eroaa omasta syystä Puolustusvoimien palveluksesta ennen sitoutumisajan päättymistä, sitoutuu hän suorittamaan valtiolle korvauksen saamastaan lentokoulutuksesta. Tehtyä palvelussitoumusta voidaan jatkaa kolmivuotiskausittain tehtävällä jatkositoumuksella.

Nykyinen lentolisäjärjestelmä yhdessä palvelus-/koulutus-sitoumusjärjestelmän kanssa on Ilmavoimien Esikunnan tarkastuksen kuluessa antaman tiedon mukaan pysäyttänyt lentäjien siirtymisen Ilmavoimista siviili-ilmailun piiriin.

Lentolisän maksamista myös niille, jotka eivät enää ole aktiivilentopalveluksessa, on perusteltu niin Suomessa kuin kansainvälisestikin sillä, että ohjaajapoistuma olisi hallittavissa ja että Ilmavoimien omiin sekä puolustushallinnon muihin johtotehtäviin saataisiin jättämään riittävästi sotilasilmalukokokemuksen omaavia henkilöitä.

Lentävä henkilöstö hoitaa tavallisesti palvelusuransa aikana myös muita kuin lentämiseen liittyviä tehtäviä. Virkaiän kasvaessa muiden tehtävien (suunnittelu-, hallinto- ja johtotehtävät) osuus lisääntyy verrattuna lentämiseen. Tämä johtuu Ilmavoimien toimintakyvyn henkilöstörakenteelle asettamista vaatimuksista sekä toisaalta fyysisen iän lentämiselle synnyttämistä rajoituksista. Sotilasilmalukossa fyysisistä rajoitteista ja organisaatiosta johtuen lentäminen taistelukoneilla vähenee huomattavasti 40 ikävuoden jälkeen.

3.3 Lentäjien tehtävät ja lentopalvelus

Puolustusvoimissa työskentelevät lentäjät on sijoitettu niin sanottuihin L-virkoihin, joihin vaaditaan lentäjän tutkinto. Lentäjiksi Ilma-

voimiin palkattavat koulutetaan lähtökohtaisesti hävittäjäohjaajiksi, joskin osa siirtyy jo uran varhaisessa vaiheessa muihin tehtäviin. Ohjaajan pääasiallisessa tehtävässä olevista suurin osa palvelee lennostojen laivueissa, joista normaalin urakierron tuloksena siirrytään muihin tehtäviin, kuten lennostojen ja Ilmavoimien esikuntiin, Pääesikuntaan jne.

Ilmavoimien tavoitteena on pitää lentäjät laivueissa nykyistä pitkempään. Suomessa kaikki L-viroissa palvelevat ovat lentopalveluksessa reserviin siirtymiseen saakka. Näin menetellään myös silloin, kun lentäjäkoulutettu virkamies siirtyy sellaiseen tehtävään, jossa lentäminen ei ole päätehtävänä. Monille pääasiallisena työtehtävänä muuta kuin lentämistä suorittavalle lentäjän koulutus on välttämätön työtehtävien hoitamiseksi. Osa näistä tehtävistä on lisäksi sellaisia, joissa vaaditaan säännöllistä lentämistä. Tällaisia tehtäviä on esimerkiksi pääjohtokeskuksissa sekä operatiivisissa ja lentoturvallisuustoimistoissa.

Tällä hetkellä kaikki L-viroissa palvelevat virkamiehet lentävät vähintään kaksi tuntia kuukaudessa, jolloin he ovat oikeutettuja lentolisiin. Tämä koskee myös esimerkiksi Pääesikunnassa ja ulkomailta palvelevia lentäjiä.

Tarkastuksessa on arvioitu lentotoiminnan tärkeyttä Ilmavoimissa lentäjän viroissa palvelevien upseerien tehtävien hoidon kannalta eli sitä, onko kuukausittainen lentosuoritus välttämätön, jotta henkilö kykenee suoriutumaan virkatehtävistään. Arviointipohjana on käytetty tarkastuksen aikana suoritettuja haastatteluja ja saatuja tehtäväkuvauskuvaus. Arvion perusteella vajaa 1/3 lentäjän virassa palvelevasta ei tarvitse virkatehtäviensä puolesta säännöllistä lentämistä.

Tarkastuksen kuluessa Ilmavoimien taholta tuotiin esiin, että urakierron aikana lentäjänviroissa olevien tulee olla valmiina muuttuviin tehtäviin. Näin varmasti onkin. Esimerkiksi esikunta- ja suunnittelu-tehtävistä kuitenkin harvoin siirrytään takaisin laivuepalvelukseen tai muuhun sellaiseen tehtävään, jossa lentäminen on päätehtävänä. Toisaalta tarkastuksessa tuli esiin useita tapauksia, joissa henkilö laivuepalveluksen jälkeen tekee huomattavan osan työpanoksestaan esim. lennonopettajana.

Lentosuorituksen tekemiseen kuluu tarkastuksessa tehtyjen haastattelujen perusteella käytännössä aina vähintään puoli työpäivää. Esimerkiksi lennettäessä vaadittava kuukausittainen lentominimi kahdessa erässä kuluu siihen vuodessa 12 työpäivää. Tämä merkitsee, että edellä arvioitu joukko lentäjiä käyttää vuodessa minimilen-

tämiselläkin vajaan viisi henkilötyövuotta lentotoimintaan.⁹ Tästä valtaosa on yhteyslentämistä.

Lentotoiminta ei käytännössä aina ole pois varsinaisten päätehtävien hoidosta, koska lentotoimintaan kulutettu aika monessa tapauksessa on yhdistynyt yhteyslentona toteutettuun ohjaajan virkamatkustamiseen. Lentäjältä vaaditaan kuitenkin vuosittain lentoluvan ylläpitämiseksi lääkärintarkastuksia ja tarkastuslentoja, joihin kuluu työaikaa.

Ilmavoimien taholta on tarkastuksen kuluessa painotettu koko uran kestävän lentämisen merkitystä rekrytoinnin kannalta. Sitä se varmaan onkin palkkauksen ohella. Tarkastuksen kuluessa kävi ilmi, että viime vuosina Ilmavoimien varusmiespalvelusaikana järjestettävälle ohjaajan alkeiskurssille on pyrkinyt vuosittain 700 henkilöä¹⁰, joista kurssille otetaan noin 45. Vuosittain alkeiskurssin suorittaneista noin 20 aloittaa upseerin opinnot Maanpuolustuskorkeakoulussa.

3.4 Yhteyslentäminen ja yhteyslentokalusto

Yhteyslennoilla tarkoitetaan tässä lähinnä henkilökuljetuksia aseistamattomilla yhteys- ja koulutuskoneilla. Ilmavoimien terminologian mukaan nämä lennot ovat enimmäkseen kuljetuslentoja ja palveluslentoihin liittyviä siirtolentoja.

Yhteyslentokoneiden vuosittaiset lentotunnit sovitaan tulosneuvotteluissa, joissa joukko-osastot ja muut lentävät yksiköt sopivat tehtävistään ja resursseistaan seuraavaksi vuodeksi Ilmavoimien Esikunnan kanssa. Lentotekniikkalaitos tuottaa sotilasilma-alusten käytön, ylläpidon ja kehittämisen edellyttämät palvelut, jolloin se kustantaa mm. polttoaineen. Näin ollen lentäville yksiköille ei näitä kustannuksia synny.

⁹ Noin 90 lentäjää * 2 * 1/2 tp * 12 kk = 1080 tp noin 4,5 htv.

¹⁰ Viimeisimmässä haussa kuitenkin vain noin 500.

Taulukko 1. Ilmavoimien yhteyslentotoimintakäytössä olevat lentokoneet

Kpl	Konetyyppi	Lyhenne	Koneen kuvaus	Miehistö	Matkustajakapasiteetti
3	Learjet 35 A/S	LJ	Yhdysvaltalainen kaksimoottorinen suihkukone	2	6
3	Fokker F.27 Mk	FF	Hollantilaista alkuperää oleva kaksimoottorinen potkurikone	2	44
3	Piper Chieftain	PC	Yhdysvaltalainen kaksimoottorinen potkurikone	2	7
7	Piper Arrow	PA	Yhdysvaltalainen yksimoottorinen potkurikone	1	3
9	Redigo L-90 TP	RG	Suomalaisvalmisteinen yksimoottorinen potkuriturbiinikone	1	3
28	Vinka *	VN	Suomalaisvalmisteinen yksimoottorinen potkurikone	1	3

* Käytetään pääsääntöisesti alkeiskoulukoneena.

Tukilentolaivueen kalustoon kuuluvat muun muassa suuremmat yhteyskoneet Fokker F.27 Mk ja Learjet 35 A/S. Nämä samoin kuin Vinkat on kirjanpidossa luettu maanpuolustuskalustoon. Sen sijaan kirjanpidon mukaan Piper Chieftainit, Piper Arrowit ja Redigot eivät siihen kuulu. Ilmavoimien Esikunnan ilmoituksen mukaan Tukilentolaivue kuljettaa vuosittain noin 17.000 – 20.000 matkustajaa.

Tukilentolaivueen lentokuljetustoimisto suunnittelee yhteyslentoja Ilmavoimilta ja muualtakin Puolustusvoimilta tulevien tilausten pohjalta. Niiden perusteella se laatii suunnitelman seuraavaksi vuodeksi. Suurinta osaa Tukilentolaivueen yhteyslennoista ei ole kuitenkaan suunniteltu edellisenä vuonna, vaan lentoja tilataan pitkin vuotta lyhyelläkin tilausajalla.

Muissa lentävissä yksiköissä ei yhteyslentämistä suunnitella pitkälle eteenpäin. Lentävillä yksiköillä on yhteinen yhteyslentojen suunnittelukalenteri Puolustusvoimien atk-pohjaisessa esikuntajärjestelmässä. Kalenterin tarkoituksena on koordinoita eri yksiköiden yh-

teyslentotoimintaa. Tarkastettaessa havaittiin, että lukuun ottamatta Tukilentolaivuetta ei tarkasteluhetkellä edes seuraavan päivän lentoja ollut kirjattu yksiköissä kalenteriin. Ilmavoimien ilmoituksen mukaan uusi toimivampi tietojärjestelmä on tulossa käyttöön pikapuoliin.

Tarkastuksessa käytiin läpi Ilmavoimien lentämät yhteyslennot huhtikuussa 2003. Niitä oli 597 (ks. liite nro 2). Ne lennettiin kaikkiaan kuudella eri konetyypillä. Ilmavoimien Esikunnalta saatujen tietojen mukaiset konetyypittaiset lentotuntihinnat¹¹ vuonna 2002 käyvät ilmi taulukosta 2.

Taulukko 2. Konetyypittaiset lentotuntihinnat omakustannusarvon ja erilliskustannusten perusteella vuonna 2002

Konetyyppi	Omakustannusarvo €/h	Erilliskustannukset €/h
Learjet 35 A/S	7 645	1 188
Fokker F. 27 Mk	4 306	1 610
Piper Chieftain	2 562	470
Piper Arrow	1 396	168
Redigo L-90	1 697	303
Vinka	1 675	262

Taulukon 2 sarakkeessa erilliskustannukset ovat määrät, jotka puolustushallinnon mukaan tulisi ottaa huomioon määrittäessä lentotuntihintojen kustannuksia. Erilliskustannuksissa kyseessä on ”minimivalmistusarvo”, joka sisältää polttoaineet, muut välittömät aineet ja tarvikkeet, palkanlisät (esim. ylityökorvaukset) sivukuluineen, välittömät suoritteiden tuottamisen ostopalvelut ja muut välittömät muutuvat kustannukset, mutta ei esimerkiksi kiinteitä palkkoja, välillisiä kustannuksia tai poistoja.

¹¹ Nämä hinnat sisältävät välittömät ja välilliset kustannukset, poistot, yleiskustannuslisän sekä Ilmavoimien esikunnan laskelmista poiketen 8 %:n arvonlisäveron (laskelmissa käytetty 22 %:n verokantaa) eikä se sisällä Ilmavoimien laskelmassa olevaa tuottolisää. Henkilökuljetuksissa arvonlisäveroprosentti on 8 %. Tarkastuksessa käytetty kustannus on omakustannusarvo (paitsi että siitä puuttuu sijoitetun pääoman korko) lisättyinä arvonlisäverolla. Se sisältyy laskelmaan, jotta laskelma on vertailukelpoinen Finnair Oyj:n hintojen kanssa.

Taulukko 3. Konetyypittäiset lentotuntihinnat omakustannusarvon perusteella vuosina 1999-2000 ja lentomaksuhinnastossa 1.8.2000

Konetyyppi	Omakustannusarvo €/h	Lentomaksuhinnasto €/h
Learjet 35 A/S	3 518	2 517
Fokker F. 27 Mk	2 868	2 827
Piper Chieftain	1 486	1 545
Piper Arrow	939	976
Redigo L-90	1 183	1 232
Vinka	1 374	1 289

Taulukon 3 sarakkeessa lentomaksuhinnasto¹² ovat ne hinnat¹³, joita Ilmavoimien Esikunta on perinyt 1.8.2000 lähtien lentoesitys-, kuljetus-, etsintä- ja pelastuslennoista. Maksut on määritelty liiketaloudellisin perustein. Ne ovat suurin piirtein samat kuin arvonlisäverollinen ulkoinen hinta Ilmavoimien Esikunnan laatimassa taulukossa lentotuntihinnat konetyypeittäin vuosina 1999 - 2000. Taulukossa 3 on käytetty 8 %:n arvonlisäverokantaa Ilmavoimien laskelmassaan käyttämän 22 %:n sijasta. Taulukkojen 2 ja 3 omakustannusarvojen ero selittyy pääosin sisäisten vyörytysten ja laskentamenetelmien tarkentumisesta vuosista 1999 – 2000 vuoteen 2002, eikä se näin ollen kuvaa kustannustason nousua. Hinnastossa on mainittu, että vahvistettuihin hintoihin ei ole sisällytetty Puolustusvoimien sotilaallisiin tar-

¹² Päätöksen hinnoista on tehnyt Ilmavoimien Esikunta. Päätös perustuu puolustusministeriön päätökseen puolustusministeriön hallinnonalan maksullisista suoritteista (932/1997), joka oli tarkoitettu olemaan voimassa 31.12.2002 saakka. Päätös kumottiin puolustusministeriön asetuksella puolustusministeriön hallinnonalan maksullista suoritteista (1201/2001), joka oli voimassa 1.1.2002 – 31.12.1993. Nykyinen vastaava asetus (1343/2003) on voimassa vuoden 2005 loppuun. Puolustusvoimat ei ole uusinnut po. hinnastoja, vaikka niiden perusteena ollut puolustusministeriön päätös on kumottu. Ilmavoimien Esikunnasta saadun tiedon mukaan hinnastoja ollaan päivittämässä.

¹³ 8 %:n arvonlisäverokannalla.

koitukseen hankitun kaluston osalta pääomakustannuksia¹⁴. Hinnastossa ei yhteyslentokalustoa ole pidetty sotilaallisiin tarkoituksiin hankittuna.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa puolustushallinto katsoo, että pääoma- ja palkkakustannuksia ei tule sisällyttää laskelmaan, koska Ilmavoimat ylläpitää operatiivisten vaatimusten vuoksi yhteyslentoresurssit koneiden, huoltojärjestelmän ja henkilöstön osalta. Lentotuntihintana tulee käyttää siten polttoaineen ja voiteluaineiden, varaosien sekä ulkopuolelta ostettavan työn kustannuksia.

Pääesikunnan suunnitteluosasto on vuonna 2002 antanut käskyn kumppanuusohjelman kartoituksesta ja suunnittelusta Puolustusvoimissa¹⁵. Käskyn liitteenä on korjaamapalveluiden ulkoistamista koskeva hanke, jossa lähtökohtana on itse tuotettavien sekä ulkoistettavien palvelujen todellisiin kokonaiskustannuksiin perustuva vertailu, joka sisältää mm. pääoma- ja palkkakustannukset. Myös valtiovarainministeriön julkaiseman ohjeen mukaan valtionhallinnossa pääoma- ja palkkakustannukset tulee laskea mukaan laskettaessa valtion tuottaman palvelun hintaa.

Tällä hetkellä yksi syy yhteyslentojen suureen määrään on lentolisäpäätöksessä lentäjille asetettu velvollisuus lentää vähintään kaksi tuntia kuukaudessa lentolisän saamiseksi. Käytännössä tämä aiheuttaa sen, että tehtävästä riippumatta kaikki L-virkaiset lentävät vähintään tämän määrän. Koska laivuepalvelun ulkopuolella Hornet- ja Hawk-kalustoilla ei juuri lennetä, lentotarve on kohdistunut yhteyslentämiseen. Tästä johtuen valtiolle aiheutuu kuukaudessa lentolisän maksamisen lisäksi yhteyslennosta minimissään lentäjää kohden 2.792 euron (= 2 tuntia Piper Arrowilla) laskennalliset kustannukset.

Tarkastuksessa on verrattu Ilmavoimien yhteyslentojen kustannuksia Finnair Oyj:n kaupallisiin hintoihin. Ne on otettu internetistä marraskuussa 2003. Ilmavoimien laskemien kustannuksien määrästä on vähennetty 50 euroa tunnilta ohjaajan palkkauksena sivukuluihin. Tällainen vähennys on perusteltu silloin, kun ohjaajalla itsellään on virkamatka. Aina näin ei ole asian laita.

¹⁴ *Maksupäätöksen ja asetusten mukaan liiketaloudellisin perustein hinnoiteltavien palveluiden ja suoritteiden hintoja voidaan alentaa, mikäli kyseiseen toimintaan on osoitettu määräraha. Noudatettu menettely on sotilaallisiin tarkoituksiin hankitun kaluston osalta päätöksen ja asetusten vastainen.*

¹⁵ *Pääesikunnan suunnitteluosasto, 26.6.2002, R 1582/19.4/D/II.*

Rovaniemi - Helsinki - Rovaniemi, Piper Chieftain, maksimimatkustajamäärä 7 henkeä, edestakainen lentoaika noin 5 tuntia, hinta 11.560 euroa. Finnair Oyj:n perushinnalla noin 330 euroa * 9 henkeä = 2.970 euroa, joka on 26 % edellä esitetyistä lentotuntihinnoista vähennettynä ohjaajan palkkauskuluilla. Puolustushallinnon lausunnon mukainen minimivalmistusarvo lennolle on 2.350 euroa eli 79 % Finnair Oyj:n lentolippujen hinnasta.

Kuopio - Tampere - Kuopio, Redigo L-90 TP, maksimimatkustajamäärä 3 henkeä, edestakainen lentoaika noin 2 tuntia, hinta 3.194 euroa. Finnair Oyj:n perushinnalla (Helsingin kautta) noin 440 euroa * 4 henkeä = 1.760 euroa, joka on 55 % edellä esitetyistä lentotuntihinnoista vähennettynä ohjaajan palkkauskuluilla. Puolustushallinnon lausunnon mukainen minimivalmistusarvo lennolle on 606 euroa eli 34 % Finnair Oyj:n lentolippujen hinnasta.

Jyväskylä - Helsinki - Jyväskylä, Learjet 35 A/S, maksimimatkustajamäärä 6 henkeä, edestakainen lentoaika noin 1 tunti, hinta 7.595 euroa. Finnair Oyj:n perushinnalla noin 250 euroa * 8 henkeä = 2.000 euroa, joka on 26 % edellä esitetyistä lentotuntihinnoista vähennettynä ohjaajan palkkauskuluilla. Puolustushallinnon lausunnon mukainen minimivalmistusarvo lennolle on 1.184 euroa eli 59 % Finnair Oyj:n lentolippujen hinnasta.

Tampere - Helsinki - Tampere, Piper Arrow, maksimimatkustajamäärä 3 henkeä, edestakainen lentoaika noin 1½ tuntia, hinta 2.019 euroa. Finnair Oyj:n perushinnalla noin 200 euroa * 4 henkeä = 800 euroa, joka on 40 % edellä esitetyistä lentotuntihinnoista vähennettynä ohjaajan palkkauskuluilla. Puolustushallinnon lausunnon mukainen minimivalmistusarvo lennolle on 252 euroa eli 32 % Finnair Oyj:n lentolippujen hinnasta.

Nämä esimerkinomaiset vertailulaskelmat, joihin on valittu huhtikuussa 2003 yhteyslennoilla yleisesti lennettyjä reittejä, on tehty lähtien siitä, että koneet olisivat täynnä matkustajia ja että myös koneen ohjaajilla on ollut tarve tehdä lennetty virkamatka. Vuoden 2003 huhtikuun aineiston perusteella yhteyslennoilla oli kuitenkin ohjaajien lisäksi keskimäärin 1,6 matkustajaa. Tätä lukua laskettaessa ei ole otettu huomioon Fokkerilla ja Learjetilla tehtyjä lentoja.

Muutamaa Fokker-lentoa lukuun ottamatta yksikään tarkastuksen kohteena ollut yhteyslento ei ollut taloudellisesti edullinen verrattuna Finnair Oyj:n perushintoihin. Tarkastuksessa ei verrattu kustannuksia halvemmilla liikennevälineillä tehtyjen matkojen kustannuksiin.

Kun täyttöaste on suuri, lentäminen Fokkerilla saattaa olla taloudellisesti kannattavampaa kuin Finnair Oyj:n lentojen käyttäminen. Käytännössä taloudellisesti kannattavat täyttöasteet Fokkerilla ovat olleet harvinaisia. Kaikista vuoden 2003 huhtikuun 597 yhteyslennosta tehtiin Fokkerilla 98. Niiden keskimääräinen matkustajamäärä oli vajaat 13 henkilöä, joka tarkoittaa 29 %:n täyttöastetta (ks. liite 2).

Vuoden 2003 huhtikuun yhteyslentojen laskennalliset kustannukset (mukaan luettuina pääomakustannukset) olivat 1.470.000 euroa. Jos tästä vähennetään ohjaajan palkkauksesta aiheutuvat kustannukset, summaksi muodostuu 1.446.000. Tämä merkitsee vuositasolla yli 17 miljoonan euron kustannusta, mikäli huhtikuun lentomäärä edustaa vuoden keskimääräistä tasoa. Ilmavoimien näkemyksen mukaan yhteyslennosta aiheutuu vuosittain korkeintaan 3 miljoonan euron menot käytettäessä puolustushallinnon oikeana pitämää "minimivalmistuservoa" laskentaperusteena (ks. taulukko 2).

Voimassa olevan¹⁶ matkakustannusten korvaamisesta tehdyn virka- ja työehtosopimuksen 5 §:n mukaan virkamatka on tehtävä niin lyhyessä ajassa ja vähin kokonaiskustannuksin kuin huomioon ottaen virkamatkan ja asianomaisen hoidettavaksi määrättyjen tehtävien tarkoituksenmukaisen suorittamisen on mahdollista. Näin ollen kokonaistaloudellisesti kalliimmalle yhteyslentämiselle tulisi siis olla erityinen syy. Tällainen voisi olla esimerkiksi tärkeä ja kiireellinen tehtävien hoito.

Tarkastuksessa ei ole arvioitu, onko kullekin yhteyslennolle ollut erityinen toiminnallinen syy. Ylivoimaisesti suurin osa tarkastetuista 597 yhteyslennosta oli Ilmavoimien henkilökunnan normaaleja virkamatkoja.

Ilmavoimien Esikunta on tarkastuksen kuluessa ilmoittanut, että Ilmavoimien kuljetuslentotoiminta on täysin verrattavissa vastaavaan kaupalliseen siviililentotoimintaan sillä erotuksella, että Ilmavoimat ei myy lennoilleen matkalippuja. Tämän takia myös yhteyslentämisen kannattavuutta tulisi vertailla vastaavaan siviili-ilmailulentämiseen. Ilmavoimien Esikunta on myös ilmoittanut, että omakustannus-

¹⁶ Tehty 30.11.2002.

hinnan periminen joukoilta johtaisi sisäiseen laskutukseen, mitä Puolustusvoimissa on yritetty välttää. Lentotekniikan laitos vastaa kaluston huollattamisesta ja maksaa kaluston huollot etukäteen. Jos lentotoiminnan rahoitus olisi, vaikkakin vain osittain joukko-osastoilla, tulisi Lentotekniikan laitokselle rahoitusongelma kustannusten ja tuottojen eriaikaisuuden johdosta. Ilmavoimien Esikunta on lisäksi ilmoittanut, että veloituksettomien palvelujen käyttöä seurataan ja niiden tieto niiden arvosta joukko-osastoittain on olemassa.

Tarkastuksessa kävi selvästi ilmi, ettei yhteyslentojen taloudellisuutta lasketa. Mikäli yhteyskone on vapaana ja on tarve lähteä esimerkiksi virkamatkalle, kone otetaan käyttöön. Koska omalla kalustolla lennettäessä lentopalvelua käyttävä yksikkö ei maksa itse esimerkiksi lennolla käytettävästä polttoaineesta, ei se joudu käyttämään toimintamenomäärärahaansa näihin matkustuskuluihin. Joukko-osastojen varojenkäytössä matkustamalla yhteyslennoilla säästyykin rahaa. Tilivirasto- ja puolustushaaratason tilanne ei ole kuitenkaan niin valoisa.

3.5 Puolustushallinnon kannanotot tarkastuskertomusluonnoksessa esitettyihin alustaviin suosituksiin

Tarkastuskertomusluonnoksessa esitettiin neljä alustavaa suositusta¹⁷.

Alustava suositus 1:

Puolustusvoimien tulisi harkita lentäjien palkkauksen muuttamista siten, että lentäjien kokonaispalkka ei enää perustuisi suurelta osalta suoriteperusteiseen lentolisään. Mahdollinen olisi esimerkiksi palkkausjärjestelmä, jossa lentäjille maksetaan ilman lentämisvelvoitetta nykyistä korkeampaa virkapalkkaa niissä tehtävissä, joissa edellytyksenä on lentäjän tutkinto. Puolustusvoimien tulisi kuitenkin harkita jo nykyisen lentolisäjärjestelmän aikana luopumista lentäjille asetetusta kahden tunnin lentovelvoitteesta lentolisän maksamisen edellytykse-

¹⁷ Tarkastuskertomuksessa suositukset esitetään eri järjestyksessä ja osittain muutettuina.

nä. Tämä loisi tosiasialliset edellytykset yhteyslentotoiminnan taloudellisuuden tarkasteluun.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa puolustushallinto ilmoittaa, että viime sopimusratkaisun mukaisesti puolustusministeriö käynnisti joulukuussa 2003 ns. ilmavoimallisten lisien kehittämistarpeita selvittävän työmarkkinatyöryhmän työn. Työnantajaosapuoli ja järjestöjen edustajat tulevat työryhmässä selvittämään lentolisän suoritusperusteisuudesta luopumisen tai lieventämisen vaikutuksia eikä tätä asiaa ole syytä harkita ennen sanotun selvityksen valmistumista. Työryhmä saattaa työnsä päätökseen nykyisen TUPO-sopimuksen sopimuskauden kuluessa, 15.2.2005 mennessä.

Puolustushallinto korostaa lausunnossaan, että suoritusperusteisuudesta luopuminen tai lieventäminen ei saa heikentää Ilmavoimien asemaa työmarkkinoilla. Suoritusperusteisuuden säilyttäminen on perusteltua riittävän lentokelpoisen reservin säilyttämisen kannalta. Suoritusperusteisuudesta luopuminen tai lieventäminen voi olla tarkoituksenmukaista esimerkiksi kansainvälisiin tehtäviin sijoitettujen osalta.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa valtiovarainministeriö korostaa sitä, etteivät mahdolliset muutokset lentolisäjärjestelmään saa heikentää lentävän henkilöstön palvelusmotiivaatiota.

Alustava suositus 2:

Pääesikunnan tulisi selvittää, voitaisiinko esimerkiksi esikunta-, huolto- ja suunnittelutehtävissä palvelevia lentäjäkoulutettuja upseereita vastaisuudessa korvata maa- ja merivoimakoulutetuilla upseereilla.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa puolustushallinto ilmoittaa, että Pääesikunta pyysi 9.2.1999 Ilmavoimien Esikuntaa selvittämään muun muassa Maavoimien ja Merivoimien upseerien käyttöä Ilmavoimissa. Selvityksen perusteella eräisiin Ilmavoimien tehtäviin määrättiin Maa- ja Merivoimien upseereita. Puolustusvoimien tämän hetkinen upseeritilanne ei enää mahdollista merkittävästi maa- ja meriupseereiden kohdentamista Ilmavoimien tehtäviin johtuen mm. lisääntyvistä kansainvälisistä tehtävistä ja eri kehittämishankkeiden vaatimista henkilöstöresursseista. Lentäjäkou-

lutettujen upseerien korvaamista muilla upseereilla voidaan jatkaa Ilmavoimien kehittämisohjelmien, uusien hankkeiden tarpeista ja mahdollisuuksista lähtien kuitenkin lisäämättä upseerien kokonaismäärää Puolustusvoimissa.

Alustava suositus 3:

Puolustusvoimien tulisi ryhtyä arvioimaan yhteyslentämisen taloudellista tarkoituksenmukaisuutta. Puolustusvoimien omalla kalustolla tulisi lentää ainoastaan ne yhteyslennot, joissa Puolustusvoimien ilma-alusten käyttö on toiminnallisista syistä välttämätöntä tai siihen on taloudelliset perusteet.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa puolustushallinto toteaa, että yhteyslentokoneiden käytön tulee aina perustua joko taloudellisuuteen tai toiminnalliseen tarpeeseen. Kokonaistaloudellisuutta ja toiminnallista tarkoituksenmukaisuutta harkittaessa tulee ottaa huomioon, että Ilmavoimat ylläpitää yhteyslentotoimintaa ennen kaikkea operatiivisten vaatimusten vuoksi sekä riittävän lentämisen vaikutukset ilmavoimien työnantajakuvaan ja kilpailuasemaan työmarkkinoilla. Tietty yhteyslentomäärä on välttämätöntä ylläpitää Ilmavoimissa jo ohjaajien lentokelpoisuuden- ja taipumuksen ylläpitämisen takia.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa valtiovarainministeriö katsoo, että kilpailuttamisen jälkeen taloudelliset perusteet korostuvat entisestään arvioitaessa yhteyslentotoiminnan laajuutta ja tarpeellisuutta sekä tarvittavan kaluston määrää ja laatua.

Alustava suositus 4:

Puolustusvoimien tulisi arvioida toiminnallisten ja taloudellisten lähtökohtien perusteella yhteyslentojen vuosittainen määrä ja laatu sekä suorittaa tältä pohjalta arvio yhteyslentokaluston tarpeellisesta määrästä.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa puolustushallinto ilmoittaa, että Puolustusvoimien yhteyslentokaluston määrä tulee tarkasteluun uuden kuljetuskonekaluston hankinnan yhteydessä. Ilmavoimat on jo käynnistänyt yhteys- ja kuljetuskonekaluston uusintaa palvelevan tutkimuksen, jossa tavoitteena on vähentää yhteys-

koneiden ja konetyyppien määrää. Yhteyslentokaluston laatua ja määrää arvioidaan Ilmavoimien kuljetuskonehankintaan liittyen. Lausunnossaan puolustushallinto myös ilmoittaa, että yhteyslentotoiminnan ulkoistaminen saattaa olla perusteltua joskus tulevaisuudessa, mutta tässä vaiheessa se ei ole vielä mahdollista johtuen sotilaslentämisen erityispiirteistä sekä ilmailuasetuksen ja sotilasilmailuasetuksen rakenteesta.

Tarkastuskertomusluonnoksesta antamassaan lausunnossa valtiovarainministeriö huomauttaa, että yleisemmät pyrkimykset ulkoistaa Puolustusvoimien ydintehtäviin kuulumattomia toimintoja edellyttävät yhteyslentotoiminnan osalta samanlaista toiminnan sisältöä ja tarpeellisuutta arvioivaa tarkastelua [kuin on tehty muissakin ulkoistamisarvioinneissa¹⁸].

¹⁸ *Hakasuluissa oleva teksti lisätty tarkastusvirastossa.*

Liitteet

Tarkastuskäynnit:

Lapin Lennosto	8. - 9.9.2003
Satakunnan Lennosto	15. - 16.9.2003
Karjalan Lennosto	22. - 23.9.2003
Ilmasotakoulu	30.9.2003
Ilmavoimien Esikunta, Ilmavoimien Viestikoulu, Tukilentolaivue ja Ilmavoimien Viestitekniikkalaitos	6. - 7.10.2003
Koelentokeskus ja Ilmavoimien Teknillinen Koulu	8.10.2003
Utin Jääkärirykmentti	27. - 28.10.2003
Pääesikunta	2.12.2003
Valtiovarainministeriö	3.12.2003
Puolustusministeriö	4.12.2003 ja 18.2.2004

ILMAVOIMIEN YHTEYSLENNOT HUHTIKUUSSA 2003

KONETYYPPI	LENTOKUSTAN- NUKSET €/h	LENTOTUNNIT/h	LENTOTEHTÄVÄT kpl	MATKUSTAJIA kpl	MATKUSTAJIA KESKIMÄÄRIN, kpl	KOKONAISKUS- TANNUKSET, €	KUSTANNUKSET/ MATKUSTAJA/MATKA
– Fokker F 2.7 Mk	4 306	101	98	1 251	12,8	434 906	348
– Learjet 35 A/S	7 645	13	16	29	1,8	99 385	3 427
– Piper Chieftain	2 562	212	217	553	2,5	543 144	982
– Redigo L-90	1 697	170	183	195	1,1	288 490	1 479
– Piper Arrow	1 396	45	50	40	0,8	62 820	1 571
– Vinka	1 675	27	33	12	0,4	45 225	3 926
YHTEENSÄ/ KESKIMÄÄRIN		568	597	2 080		1 473 970	709

Vuodesta 2000 lukien ilmestyneet toiminnantarkastuksen tarkastuskertomukset

- 1/2000 Toimintamenobudjetointi virastojen tulosohjauksessa
toimintamenomäärärahojen budjetointiin ja tulosohjaukseen liittyvien toimintojen arviointia
- 2/2000 Oppisopimuskoulutus
tavoitteet, strategia, rahoitus, tulokset
- 3/2000 Lahdentien parantaminen uudella rahoitusmallilla
- 4/2000 Asukasvalinnat ja niiden valvonta
vuokra-asuntolainojen korkotukea saaneiden yhteisöjen asukasvalintojen, asukasvalintojen valvonnan ja näiden sääntelyn tarkastus
- 5/2000 Euroopan aluekehitysrahastohankkeiden tuloksellisuus
- 6/2000 Vanhustenhuollon rahoitus
- 7/2000 Kansalaisjärjestöjen kehitysyhteistyön tarkastus
- 8/2000 Kasarmikiinteistöjen käyttö
Taivallahden ja Poltinahon kasarmialueista luopuminen
- 9/2000 Matkailun kehittäminen
- 10/2000 Asumisoikeusasuntojen asukasvalinta
- 11/2000 Maaseudun kehittämishankkeet
5b-ohjelman työllisyysvaikutukset
- 12/2000 Vuosivalvonta ja veroehdotusmenettely
- 13/2000 Puolustushallinnon hankintatoimi
Sotavarustehankinnat
- 14/2000 Huumetorjunta
hoidon järjestämisen ja valvontaviranomaisten näkökulmista tarkasteltuna
- 15/2000 OHY ARSENAL Oyj:n jakautumiseen liittyvät korvausvaatimukset
- 16/2000 Tekesin tuotekehitysrahoitus
- 17/2000 Työvoimapoliittisen aikuiskoulutuksen hankinta
- 18/2000 Pienyritysten tukeminen
maa- ja metsätalousministeriön ja kauppa- ja teollisuusministeriön hallinnonalojen tukien vertailua
- 1/2001 Sotainvalidien sairaanhoitopalvelujen hankinta

- 2/2001 Puolustushallinnon hankintatoimi
Päivittäistavarahankinnat
- 3/2001 Maatalouden rakenteen kehittäminen
- 4/2001 Ympäristöhallinnon tuloksellisuusraportointi
*erityisesti luonnonsuojelu- ja ympäristönsuojelu-
tehtävien osalta*
- 5/2001 Vankeinhoitolaitoksen henkilöstön sopeuttaminen
- 6/2001 Maatalousyrittäjien luopumistukea koskeva informaatio
talousarvioesityksissä
- 7/2001 Losseja korvaavat Tielaitoksen siltahankkeet
- 8/2001 Itämeren suojelusopimuksen toteuttaminen Suomessa
*Helsingin sopimuksen merkitys vesiensuojelun ohjau-
välineenä erityisesti maalta peräisin olevan kuormituksen
vähentämisessä*
- 9/2001 Työvoima- ja elinkeinokeskukset
Ohjaus- ja johtamisjärjestelmien toimivuus
- 10/2001 Tuomioistuintulot
- 11/2001 THL – tilausvaltuuden käyttö
- 12/2001 Maatalousyrittäjien lomituspalvelut
- 13/2001 Osaamiskeskukset aluekehitystyössä
- 14/2001 Euron käyttöönottovalmius valtionhallinnossa
- 15/2001 Vuosaaren satamahanke
- 16/2001 Oy Veikkaus Ab:n harjoittama sponsorointi
- 17/2001 Valtion liikelaitosten tulos- ja omistajaohjaus
- 18/2001 Verosaatavien kuittaus
- 19/2001 Valtion tukien ilmoittamisessa komissiolle noudatettava
menettely Euroopan yhteisön perustamissopimuksen
87 – 89 artiklojen mukaan
- 20/2002 Ympäristönsuojelun edistämisyhteistyöt
- 21/2002 Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitoksen
tuloksellisuusraportointi
- 22/2002 Korkeakoulun osallistuminen teknologian siirto-
toimintaan
*korkeakoulun tutkimustulosten ja innovaatioiden
siirtäminen yritysten hyödynnettäväksi*
- 23/2002 Matkailun yritystuet
- 24/2002 Näennäisviljely
tavanomaisen viljelytavan valvonnan ongelmat

- 25/2002 Ulkopuolinen rahoitus yliopistojen tulosohjauksen näkökulmasta
esimerkkinä Jyväskylän yliopisto
- 26/2002 Kapiteeli Oy:n perustaminen – osa valtion kiinteistöstrategiaa
- 27/2002 Radanpidon taloudellisuus ja rataverkolla tapahtuva kilpailu
- 28/2002 EU-rahoituksen toteutuminen ohjelmakauden 1995 – 1999 rakennerahastohankkeissa
- 29/2002 Alueelliset taidetoimikunnat
- 30/2002 Ympäristölupien valvonta
erityisesti ilmansuojelun kannalta
- 31/2002 Maa- ja metsätalousministeriön luonnonvarastrategia ja porotalous
- 32/2002 Yliopistojen hankintatoimi
- 33/2002 Häätäkeskusten perustaminen
- 34/2002 Paikallisen poliisitoimen resurssointi
- 35/2002 Raha-automaattiyhdistyksen tuottojen tuloutus valtiolle
- 36/2002 Uudet palkkausjärjestelmät valtionhallinnossa
- 37/2002 Maataloustuen tavoitteet ja vaikutukset
tulotuen talousarvioperustelujen ja vaikuttavuuden arviointia
- 38/2002 Valtion erityisrahoitustoiminta
Finnvera Oyj
Suomen Teollisuussijoitus Oy
- 39/2002 Lääninhallitusten myöntämä ESR-rahoitus kehittämis- ja koulutushankkeisiin
- 40/2002 Sosiaali- ja terveydenhuollon tavoite- ja toimintaohjelma
ohjelman toteutus ja vaikutus kunnissa
- 41/2002 Liikennesuoritteiden ohjailu
- 42/2003 Lähialueyhteistyöhankkeet
- 43/2003 Monitoimimurtajien hankinta ja kaupallinen toiminta
- 44/2003 Laki yritystoiminnan tukemisesta – Pk-yritysten kehittämishankkeet
- 45/2003 Suomen valtion maksuliikehankinta
- 46/2003 Tulosohtaus Suomen kahdenvälisessä kehitysyhteistyössä
- 47/2003 Määrärahojen alueellinen jakaminen

- 48/2003 Yhteiskunnallista erityistehtävää toteuttavien valtion-
yhtiöiden omistajaohjaus
- 49/2003 Verohallinnon systeemyön ja atk- konsultointipalvelu-
jen hankinnat
- 50/2003 Puolustushallinnon tukitoimintojen ulkoistamisen tila
helmikuussa 2003
- 51/2003 Sektoritutkimustoiminnan ohjaus ja rahoitus sosiaali- ja
terveysministeriön hallinnonalalla
- 52/2003 Valtiovarainministeriön hallinnonalan tuloksellisuusra-
portointi eduskunnalle
- 53/2003 Vesihuollon tukeminen
valtion osallistuminen vesihuollon järjestämiseen
- 54/2003 Raja- ja merivartioiden rekrytointi ja koulutus
- 55/2003 Siviilipalvelus
- 56/2003 Tutkijakoulujen toiminta
- 57/2003 Alueelliset kuljetustuet
- 58/2003 Tilastokeskuksen palveluhankinnat
- 59/2003 Fyysinen tietoturvallisuus sosiaali- ja terveysministeriön
hallinnonalalla
- 60/2003 Joukkoliikennepalvelujen hankinnat
- 61/2003 Pelastustoimen kehittämishanke
- 62/2003 Valtakunnansyyttäjänviraston toiminta
- 63/2003 Maatilarakentamisen ja konehankintojen tukeminen
- 64/2003 Arktisen keskuksen näyttelytoiminta
- 65/2003 Ministeriöiden ohjaus eräissä Kansaneläkelaitoksen
toimeenpanemissa sosiaaliturvaetuuksissa
- 66/2003 Ympäristötukien vaikuttavuus
energiatuet ympäristönsuojelun välineenä
- 67/2004 Säteilyn käytön valvonta
- 68/2004 Henkilöstön hankinta valtionhallinnossa
- 69/2004 Tuoteturvallisuusvalvonta
- 70/2004 Lentolisäjärjestelmä ja yhteyslentotoiminta Puolustus-
voimissa

Lentolisäjärjestelmä ja yhteyslentotoiminta Puolustusvoimissa

Tarkastusvirasto katsoo, että Puolustusvoimien tulisi harkita toimintamenojensa uudelleen kohdentamista siten, että se säästäisi yhteyslentämiskustannuksissa ja siirtäisi rahoja Puolustusvoimien muuhun toimintaan.

Säästöihin voitaisiin päästä, mikäli Puolustusvoimat ryhtyisi arvioimaan yhteyslentämisen taloudellista tarkoituksenmukaisuutta. Puolustusvoimien omalla kalustolla tulisi tällöin lentää ainoastaan ne yhteyslennot, joissa Puolustusvoimien ilma-alusten käyttö on toiminnallisista syistä välttämätöntä tai siihen on taloudelliset perusteet.

Valtiontalouden tarkastusvirasto
Annankatu 44, PL 1119
00101 HELSINKI
Puhelin (09) 4321
Telekopio (09) 432 5280
Kotisivu <http://www.vtv.fi>

