

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ilmailulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi ilmailulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamiseksi. Esityksessä ehdotettiin muutettaviksi ilmailulakia, liikenteen palveluista annettua lakia, sähköisen viestinnän palveluista annettua lakia ja rikoslakia. Vuoden 2009 ilmailulaki kumottaisiin siltä osin kuin se on nykyisen ilmailulain siirtymäsäännöksellä voimassa.

Lausuntoja pyydettiin antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön. Lausuntopalautteen käsittelyn helpottamiseksi liikenne- ja viestintäministeriö pyysi, että lausunto jaotellaan lausuntopyynnössä ilmoitettujen väliotsikoiden mukaisesti.

Lausunnot ovat saatavilla Hankeikkunassa:
<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM052:00/2020>

Yleistä lausunnoista

Opetus- ja kulttuuriministeriöllä, valtioneuvoston kanslialla ja Väylävirastolla ei ollut lausuttavaa esitykseen. Sisäministeriön lausunto on samalla myös Rajavartiolaitoksen esikunnan lausunto.

Lausunnon antoivat:

1. Oikeusministeriö
2. Puolustusministeriö
3. Sisäministeriö
4. Ympäristöministeriö
5. Ilmatieteen laitos
6. Korkein hallinto-oikeus
7. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
8. Maanmittauslaitos
9. Aii Airspace Design
10. Finanssiala ry
11. Finavia
12. Finnair Oyj
13. FinnHEMS Oy
14. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
15. Poliisihallitus
16. RPAS Finland ry
17. Suomen lennonjohtajien yhdistys SLJY ry
18. Suomen lentäjaliitto ry
19. Suomen Moottorilentäjien Liitto ry

Lisäksi lausunnon antoivat kolme yksityishenkilöä.

Yleisesti ottaen lausunnonantajat suhtautuivat ehdotettuihin muutoksiin myönteisesti. Lausunnoissa mainittiin myös erikseen, että esityksessä on onnistuneesti tunnistettu lain

Lausuntoyhteenveto

keskeiset kehittämistarpeet ja uusien toimijoiden toimintamahdollisuuksien edistäminen ja että EU-lainsäädännön muutokset ovat saaneet esityksessä asiaankuuluvan painoarvon.

Lausunnoissa esitettiin erityisesti lainsäädäntöteknisiä huomautuksia, mutta myös joitain aineellisia huomautuksia ja korjausehdotuksia.

Lausuntopyyntöissä eriteltyt muutosehdotukset

Lentomenetelmät (Ilmailulain 110 §) ja lentoesteet (Ilmailulain 158 §)

Useat lausunnonantajat kannattivat 110 §:n mukaista muutosta sekä uutta 158 §:n 7 momenttia. Ilmailulain 158 §:n osalta lausunnoissa esitettiin myös vaihtoehtoisia ratkaisuja, kuten siirtymistä lentopaikkakeskeiseen lentoesteprosessiin jossa Liikenne- ja viestintävirastolla olisi keskeinen rooli sekä viranomaisen ylläpitämän lentoesterekisterin perustamista. Lisäksi ehdotettiin, että lentoestelausuntoprosessissa varattaisiin myös ilmatilan käyttäjille mahdollisuus lausua esteen vaikutuksista lentomenetelmiin. Ehdotettu 7 momentti nähtiin ongelmalliseksi nopeaa reagointia vaativien poikkeustilanteiden osalta ja lisäksi toivottiin muutoksen aiheuttamien kustannusvaikutusten tarkempaa arviointia. Jatkovalmistelun aikana todettiin, että lentoestelausuntoprosessia koskevaa sääntelyä on syytä tarkastella ehdotettua laajempänä kokonaisuutena ja erillisessä hankkeessa.

Ilmailulain 110 §:n osalta lausunnoissa pyydettiin tarkentamaan vastuukysymyksiä, kuten 110 §:n mukaisen hyväksyntätodistuksen saaneen lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan vastuun sisältöä, sekä lentomenetelmien ylläpidosta ja uudelleentarkastelusta vastaava taho. Muutostarvetta perusteltiin mm. eri osapuolten paremmalla tietoisuudella vakuutusturvaa koskevista vaatimuksista. Lisäksi ehdotettiin, että lakiin kirjattaisiin lentomenetelmien kokonaisvastuun kuuluvan valtiolle. Lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan vastuun yksityiskohtaista määrittelemistä laissa ei nähty tarpeelliseksi, sillä asiasta säädetään muutosehdotuksen taustalla olevissa EU-asetuksissa. Sen sijaan lentomenetelmien ylläpidosta ja uudelleentarkastelusta vastaava taho on harkittu asianmukaiseksi säätää EU-oikeuden sisällön toistavana informatiivisena säännöksenä kansallisessa laissa. 110 §:ään on siten lisätty säännös siitä, että lentomenetelmien ylläpidosta ja säännöllisestä uudelleentarkastelusta vastaa lentopaikan pitäjä.

Eräissä lausunnoissa nähtiin tärkeänä vahvistaa lailla ilmaliikennepalvelun tarjoajan rooli lentomenetelmien yhteensovittamisen ohjaamisessa. Toisissa lausunnoissa taas ehdotettiin, että koordinaatiota varten luodaan prosessi, jossa Liikenne- ja viestintävirastolla on merkittävä rooli. Lausunnoissa katsottiin, että esityksen tulisi ottaa kantaa toimiluvan omaavien ulkomaisten lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajien asemaan. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan roolia menetelmien yhteensovittamisessa ei asiantuntijoiden käsityksen mukaan voida ehdotetusta korostaa, ettei ilmaliikennepalvelun tarjoajaa mahdollisena lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajana asettaisi muita mahdollisia lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajia parempaan markkina-asemaan. Lentomenetelmien yhteensovittamisen katsotaan toteutuvan riittävällä tavalla eri tahojen (ml. asianomainen ilmaliikennepalvelun tarjoaja) kuulemismenettelyllä. Liikenne- ja viestintäviraston roolia lentomenetelmien yhteensovittamiseksi ei nähty asianmukaiseksi korostaa ehdotetusta, koska yksittäisiä lentomenetelmiä ei haluta asettaa sellaiseen viranomaispäätöksentekoon, johon voi kohdistua hallintolain mukainen muutoksenhakuprosessi, mikä voi merkittävästi hidastaa uusien lentomenetelmien käyttöönottoa ja näin vaikuttaa merkittävästi lentoliikenteen sujuvuuteen. Ulkomaisten

Lausuntoyhteenvedo

toimiluvan saaneiden lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajien asemaa on tarkennettu säännöskohtaisissa perusteluissa.

Lisäksi ehdotettiin lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalle velvollisuutta Puolustusvoimien kuulemiseen tilanteissa, joissa suunnitellulla lentomenetelmällä voi olla vaikutuksia sotilasilmailuun. Ehdotusta pidettiin kannatettavana, ja ehdotetun säännöksen kuulemisvelvoitteeseen lisättiin velvollisuus kuulla lentomenetelmän suunnittelu- ja uudelleentarkasteluprosessissa Puolustusvoimia sekä lentopaikan pitäjää. Kuulemisvelvoitteen laajentamisella pyritään edistämään myös lausunnoissa tärkeänä pidettyä eri lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajien tarjoamien lentomenetelmien yhteentoimivuutta.

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen (Ilmailulain 40 §)

Ilmailulain 40 §:n muutosta pidettiin erittäin tervetulleena. Ehdotetun 40 §:n osalta pyydettiin kuitenkin kiinnittämään huomiota Rajavartiolaitoksen ilma-alusten lentokelpoisuustarkastuksiin. Lisäksi yhdessä lausunnossa esitettiin, että lentokelpoisuustodistuksen myöntäviin tahoihin tulisi EU:n huoltotoiminta-asetuksen mukaisesti lisätä myös hyväksytyt huolto-organisaatiot ja että jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää huomiota 40 §:n muutoksen aiheuttamiin seurannaisvaikutuksiin suhteessa ilmailulain 39 §:ään. Lausuntopalaute on huomioitu jatkovalmistelussa ja ilmailulain 39 ja 40 §:ään on tehty tarvittavat muutokset.

Valtionavustus lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon (Ilmailulain 88 §)

Ehdotuksen perusteluissa tai pykälätekstissä pyydettiin tarkentamaan, miten huolehditaan riippumattomuudesta, kun tukia myöntävä taho on sama kuin toimintaa valvova taho.

Tarkastuslentäjän vahingonkorvausvastuu (Ilmailulain 137 a §)

Tarkastuslentäjän korvausvastuun rajoittamiseen suhtauduttiin lausunnoissa pääosin myönteisesti. Lausunnoissa edellytettiin kuitenkin, että jatkovalmistelussa arvioitaisiin tarkemmin tarkastuslentäjien tehtävää suhteessa perustuslain 124 §:ään. Jatkovalmistelun aikana todettiin, että tarkastuslentäjien tehtävä on luonteeltaan julkinen hallintotehtävä. Näin ollen sovellettavaksi tulisi valtion vahingonkorvausvastuu. Esitystä muutettiin siten, että vahingonkorvausvastuun rajoittamisen sijaan ilmailulain 130 ja 203 §:ssä säädettäisiin tarkastuslentäjien toimivan virkavastuulla.

Ammattitaidon ylläpitäminen (Ilmailulain 152 §)

Muutosta kannatettiin ja pidettiin asianmukaisena.

Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus (Ilmailulain 153 §)

Esitettyjä muutoksia pidettiin hyvin tarpeellisina ja niiden perusteluja kattavina.

Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi (Ilmailulain 169 a §)

Ehdotettu 169 a § keräsi laajaa kannatusta. Muutos nähtiin tarpeellisena muun muassa miehittämättömien ilma-alusten luoman turvallisuusuhkan torjumiseksi. Sen nähtiin myös tehostavan poliisin toimintaa ja sillä todettiin olevan myönteisiä vaikutuksia lentoturvallisuuteen. Muutosta pidettiin myös sotilasilmailun turvallisuutta edistävänä.

Lausuntoyhteenveto

Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, että toimivallan rajaaminen oikeudettomaan lennätykseen voi aiheuttaa käytännön soveltamisongelmia. Tästä johtuen ehdotettiin, että lentoaseman pitäjällä tulisi olla oikeus käsitellä myös sellaista viestintää, joka liittyy sellaisiin miehittämättömiin ilma-aluksiin, jotka vasta uhkaavat saapua pykälässä mainituille alueille oikeudettomasti. Tällaisessa oikeutettuun lennätykseen liittyvässä tilanteessa lentoaseman pitäjällä olisi kuitenkin korostettu velvollisuus tiedon välittömään tuhoamiseen. Yhdessä lausunnossa esitettiin havainnointialueen rajaamista vain lentoasemien läheisyyteen. Lentoaseman pitäjän toimivaltuuden määrittämistä ilmailulain 99 §:ssä tarkoitettujen turvallisuustehtävien avulla pidettiin kuitenkin onnistuneena. Esityksen jatkovalmistelussa päädyttiin pitämään pykälän sanamuoto ehdotetussa muodossaan, koska ehdotetun havainnointitoimivaltuuden harkittiin olevan riittävä tämänhetkiseen tarpeeseen.

Lisäksi todettiin, ettei toimivaltuuden tulisi olla rajattu ainoastaan tiettyyn tekniseen järjestelmään ja sen käyttöön, vaan toimivaltuus olisi aina olemassa sen teknisestä toteutustavasta riippumatta. Lainkohdan perusteluissa toivottiin tarkennettavan, että havainnointi voi kohdistua ilma-aluksen ohella myös ohjaimen ja ohjaajan paikantamiseen. Näiltä osin perusteluita on täydennetty. Lisäksi ehdotettiin, että teknisen laitteen käytöstä oikeudettoman miehittämättömän ilma-aluksen lennätyksen havainnoimiseksi olisi jälkikäteen ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotusta vastaava säännös lisättiin esitettyyn pykälään. Myös muissa laeissa vastaavan kaltaisissa säännöksissä miehittämättömien ilma-alusten havainnointista teknisin laittein, on säädetty havainnointitoimintaa tekevän velvollisuudesta ilmoittaa havainnointitoiminnasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Lausunnoissa ehdotettiin myös, että lentoaseman pitäjä ja ilmailiikennepalvelun tarjoaja voisivat luovuttaa miehittämättömään ilma-alukseen liittyvät paikannustiedot myös sotilasviranomaiselle. Puolustusvoimista annetussa laissa on kuitenkin jo tämän mahdollistava säännös, joten ehdotettua pykälää ei ole syytä muuttaa. Sen sijaan perusteluita on täydennetty tältä osin.

Esityksessä on huomioitu ehdotetun 169 a §:n suhde perustuslain 10 §:n mukaisen luottamuksellisen viestin salaisuuden kanssa. Lausunnoissa on ehdotettu, että säätämisyjärjestysperusteluja tulisi jatkovalmistelussa selkeyttää erityisesti suhteessa perustuslakivaliokunnan lausuntoon ydinenergialain muuttamisesta (PeVL 22/2020 vp) ja siinä tehtyyn arvioon siitä, että miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjauksessa ei ole kyse luottamuksellisesta viestinnästä. Säätämisyjärjestysperusteluja on täydennetty ja selkeytetty tältä osin.

Luonnostellun toimivaltuuden nähtiin olevan viestinnän käsittelyn osalta pääosin linjassa aiemmin säädettyjen vastaavien säännösten kanssa. Lausunnoissa kiinnitettiin myös huomiota siihen, että luonnostellun toimivaltuuden ei tulisi muuttaa vaatimusta hakea havainnointilaitteistoille radiolupaa, jos havainnoinnissa käytetään myös lähettäviä radiolaitteita. Palautteen johdosta perusteluita on täydennetty mm. arvioimalla säännöstä sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivin kannalta.

Huomiota kiinnitettiin myös valvontajärjestelmän hankintakustannuksiin, jonka vuoksi nähtiin tärkeänä, että lainkohta kirjattaisiin mahdollistavana velvoittavan sijaan. Lainkohdan olisi tarkoitus olla nimenomaan havainnointitoiminnan mahdollistava, mutta ei siihen velvoittava. Jos kuitenkin havainnointitoiminta aloitetaan tai havaintoja oikeudettomasta lennätyksestä saadaan, olisi niistä kuitenkin velvollisuus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle.

Lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen (Liikenteen palveluista annetun lain 126 a §)

Lausuntoyhteenveto

Useat tahot kannattivat esitettyjä muutoksia ja lainkohdassa tarkoitetut toimenpiteet nähtiin myös kokonaisturvallisuuden näkökulmasta asianmukaisina.

Lausunnoissa todettiin, että lentoliikenneoikeuksien rajoittamiseen tulisi turvautua ainoastaan viimesijaisena keinona. Lausunnoissa tuotiin myös esille yksittäisten lentoreittien rajoittamiseen liittyvät ongelmat koronavirusepidemian aikana, kuten matkustajien mahdollisuus käyttää vaihdollisia lentoreittejä.

Lausunnoissa pidettiin hyvänä, että ehdotettu sääntely toteuttaisi osittain perustuslakivaliokunnan poikkeusolojen aikana esittämiä tavoitteita normaaliolojen lainsäädäntöön liittyen ja täsmentäisi EU:n lentoliikenneasetuksessa jäsenvaltioille jätettyä harkintavaltaa. Kansallisen liikkumavaran osalta lausunnoissa kiinnitettiin kuitenkin huomiota erityisesti perusoikeuksien rajoitusedellytysten huomiointiin ja perustelujen täydennystarpeisiin. Ehdotusta on täsmennetty ja täydennetty lausuntopalautteen mukaisesti.

Yhdessä lausunnossa todettiin, että kolmansille maille asetettavissa lentoliikenneoikeuksien rajoituksissa olisi lisäksi syytä huomioida mahdolliset suomalaisiin lentoyhtiöihin kohdistuvat vastatoimet. Tämä mahdollisuus on tunnistettu esityksessä.

Lisäksi lausunnoissa katsottiin, että ehdotettua 126 a §:n 4 momenttia tulisi muuttaa tavalla, joka paremmin vastaisi esityksen perusteluista ilmenevää, viranomaisten välistä yhteistyötä ja tietojenvaihtoa koskevaa tarkoitusta. Sääntelyssä tulisi siten pohtia erityisesti sitä, miten päätöksenteko tällaisten toimivaltuuksien osalta tulisi järjestää ja eri viranomaisten asiantuntijaosallistumista päätöksentekoon säännellä. Lisäksi suhtauduttiin erittäin varauksellisesti siihen, että Liikenne- ja viestintävirasto arvioisi itsenäisesti toimenpiteiden tarpeellisuutta ja välttämättömyyttä. Viranomaisyhteistyön mallia on kehitetty ja täsmennetty jatkovalmistelun aikana.

Yhdessä lausunnossa katsottiin, että esityksessä tulisi myös käsitellä sen suhdetta tartuntatautilain 58 e ja 58 f §:ien määräaikaisiin liikenteenharjoittajia koskeviin säännöksiin, jotka mahdollistavat matkustajamäärän rajoittamisen ja velvoittavat esimerkiksi pintojen puhdistamiseen. Myös tästä osin esityksen perusteluja on täydennetty jatkovalmistelun aikana.

Kaupallisen lentotoiminnan ilmoitus (Liikenteen palveluista annetun lain 128 §)

Ehdotusta kannatettiin ja sen nähtiin parantavan siviili-ilmailun turvallisuutta, sekä helpottavan toiminnan valvontaa. Valvonnan tehostamiseksi katsottiin tarpeelliseksi säätää myös Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä lentotoiminnan turvalliseksi harjoittamiseksi sekä ulottaa sääntely koskemaan kaupallisen lentotoiminnan lisäksi myös muuta ilmailua, esimerkiksi kerhotoimintaa. Lausuntopalautte on otettu huomioon jatkovalmistelussa ja esitykseen on tehty tarvittavat muutokset.

Miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevat rikkomukset (Liikenteen palveluista annetun lain 266 a §)

Ehdotus herätti runsaasti kannatusta ja lisäyksen nähtiin parantavan siviili-ilmailun turvallisuutta. Lausunnoissa nähtiin kuitenkin tarkoituksenmukaisena täsmentää poliisiin toimivaltuuksia ja niihin liittyviä tiedonsaantioikeuksia säätämällä selkeämmin poliisin tehtävästä valvoa miehittämätöntä ilmailua. Esitykseen on lisätty poliisin toimivaltuuksia koskevat täsmennysehdotukset sekä ilmailulakiin että liikenteen palveluista annettuun lakiin.

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen (Rikoslain 23 luvun 1 §)

Muutosta kannatettiin laajalti ja sen nähtiin parantavan siviili-ilmailun turvallisuutta. Säädosviittauksien tarkkuuteen kiinnitettiin huomiota. Katsottiin, että sääntelyn tulisi käsittää EASA-asetuksen lisäksi myös muut ilmailun turvallisuuteen liittyvät EU-asetukset, kuten ilmailun turva-asetus (EU) 300/2008 ja sen nojalla annetut asetukset. Lisäksi vähintäänkin sääntelyn perusteluissa kehoitettiin yksilöimään niitä velvollisuuksia, joiden rikkominen tulee kysymykseen liikenneturvallisuuden vaarantamisena. Lausuntopalaute on otettu jatkovalmistelussa huomioon ja esitystä on täydennetty näiltä osin.

Muita muutosehdotuksia koskeva lausuntopalaute

Ilmailulain 6 §

Yksi lausunnonantaja piti tärkeänä tarkentaa, että ilmavoimien komentajan vastuuta rajaava muutos rajaisi samalla myös Puolustusvoimien sotilasilmailun turvallisuusorganisaatioiden vastuuta. Tähän liittyen myös valtion ilmailun määritelmää ehdotettiin muutettavaksi siten, että se sisältäisi myös sellaisen kansainvälisen sotilasilmailun, joka ei liity Puolustusvoimien tehtäviin tai tapahdu Puolustusvoimien kutsumana. Ehdotettu muutos tarkoittaisi merkittävää muutosta nykytilaan ja nykyisiin viranomaisten toimivaltajakoihin, ja edellyttäisi laajempaa jatkovalmistelua. Muutos jätettiin näin ollen pois esityksestä.

Ilmailulain 44 a §

Yhdessä lausunnossa pyydettiin tarkentamaan esitystä siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää melutodistuksia ainoastaan siviili-ilma-aluksille. Sotilasilmaluusten osalta lausunnoissa ehdotettiin vastaavan toimivaltuuden säätämistä sotilasilmailuviranomaiselle. Ilmailulain 7 §:ään lisättiin jatkovalmistelussa sotilasilmailuviranomaisen toimivaltaa tarkentava ehdotus.

Ilmailulain 79 a §, 81 §, 81 a §, 81 b § ja 181 a §

Esityksessä on useita YVA-direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä ehdotuksia.

Tiedottamisvaatimuksia sekä rakentamislupa-asian seuranta koskeviin 79 a, 81 a ja 81 b §:iin on tehty lausuntopalautteessa edellytetyjä lakitekniisiä tarkennuksia ja korjauksia. Muutoksenhakuoikeutta koskevaa ehdotusta 181 a §:ksi on tarkennettu siltä osin, mitä yhdistyksiä valitusoikeus koskisi.

Ilmailulain 81 §:n mukaista lisäystä rakentamislupaan liitettävistä ympäristöehdoista pidettiin epäselvänä. Useampi lausuja piti käsitettä ympäristöehto epämääräisenä ja täsmentymättömänä. Lisäksi todettiin, että luvan myöntämisen aineellisista edellytyksistä tulisi säätää laissa, ja näiden edellytysten varmistamiseen voitaisiin viitata ehtoja/määräyksiä koskevassa säännöksessä. Jatkovalmistelun aikana ehdotusta on yhdenmukaistettu ratalain sekä liikennejärjestelmistä ja maanteistä annetun lain YVA-säännösten kanssa. Esityksestä on siten poistettu 81 §:ään ehdotettu muutos ja sen sijaan YVA-direktiivin 8 a artiklan vaatimukset täytettäisiin 81 a §:ään ehdotetulla muotoilulla.

Lausunnoissa on myös todettu, että osa YVA-direktiivin vaatimuksista toteutuisi jo ympäristölupamenettelyssä ja että nyt ehdotetuilla muutoksilla luotaisiin muiden lupamenettelyjen kanssa päällekkäistä sääntelyä. Lausunnoissa katsottiin, että hallituksen esityksessä tulisi tarkastella lentopaikkojen ympäristösääntelyn kokonaisuutta ja eri lakien mukaan annettavia määräyksiä päällekkäisyyksien ja eri viranomaisten toimivallanjaon epäselvyyksien ehkäisemiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön tarkoitus on tarkastella lentopaikkojen sääntelyä kokonaisuutena ja käsitellä edellä mainittu lausuntopalaute sen

Lausuntoyhteenveto

yhteydessä. Lentopaikkojen sääntelyn kokonaistarkastelussa on syytä huomioida myös automaation ja miehittämättömän ilmailun kehitys.

Lausuntopalautteen johdosta pykälämuotoiluissa on myös tarkennettu, että nyt tehtävät lisäykset soveltuvat vain YVA-hankkeisiin. Muutokset eivät siis koskisi yleisesti kaikkia lentopaikkoja.

Ilmailulain 108 §

Ehdotetun teknisen muutoksen lisäksi ehdotettiin, että pykälän 2 momenttiin lisätään lentopaikan pitäjä sääpalvelun tarjoajan nimeämisen osalta kuultaviin tahoihin, sillä tämä voisi olla tarpeen tulevaisuudessa. Vaikka ehdotus on sinällään kannatettava, on pykälään päädytty tekemään ainoastaan kielellinen korjaus sen asiasisältöä muuttamatta. Julkinen lausuntokierros toteutetaan nykyiselläänkin laajalla jakelulla, joten käytännön ongelmaa ei ole havaittu.

Ilmailulain 146 §

Yhdessä lausunnossa nähtiin tarpeelliseksi, että ilmailulain 146 §:n luetteloon lisättäisiin lentokelpoisuustarkastajan lisäksi lentomenetelmäsuunnittelupalvelun sekä maahuolintapalvelun tarjoajat. Ehdotetut täydennykset nähtiin perusteltuina ja 146 §:ää täydennettiin.

Ilmailulain 178 §

Ilmailurikkomusta koskevaan 178 §:ään ehdotettuja tarkennuksia pidettiin pääosin hyvinä ja perusteltuina. Pykälään ehdotettiin vielä useita täydennyksiä EU-sääntelyyn viittaamisen osalta, ja nämä ehdotukset on otettu jatkovalmistelussa huomioon. Pykälään lisättiin myös yhdessä lausunnossa esitetyn ehdotuksen mukaisesti uusi 12 kohta, jolla sanktioitaisiin ilmailulain 55 §:ssä ilma-aluksen omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle säädetyn velvollisuuden rikkominen.

Yhdessä lausunnossa katsottiin, että 178 §:n 10 kohtaan ehdotettu muutos laajentaa rangaistusvastuuta tarpeettoman laajasti, mikä ei edistäisi raportointihalukkuutta. Nyt ehdotetulla 10 kohdan muutoksella ei kuitenkaan ole tarkoitus muuttaa vallitsevaa tulkintaa tai laajentaa rangaistusvastuuta nykyisestä, vaan muutoksessa on kyse jo voimassaolevassa laissa olevan viittauksen täsmentämisestä.

Lausuntokierroksella tuotiin esiin myös kysymys siitä, huomioiko ilmailurikkomuspykälä nyky muodossaan ilmailun toimintaympäristön kaikki osa-alueet tasapuolisesti, vai pitäisikö sitä täydentää. Tämä kysymys on tarkoitus huomioida ilmailulain jatkokehittämisessä. Samoin olisi syytä tarkastella myös sitä, huomioidaanko seuraamussääntelyssä asianmukaisella tavalla yhä laajeneva Suomessa suoraan sovellettava EU:n lainsäädäntö.

Ilmailulain 181 §

Lausunnoissa pyydettiin selventämään, voitaisiinko oikaisuvaatimus ja valitus tehdä myös kyseisten tahojen antamasta lausunnosta. Esitystä on selvennetty tältä osin.

Sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 307 §

Yhdessä lausunnossa huomautettiin, että pykälän muutoksen valmistelu olisi tarpeellista koordinoida työ- ja elinkeinoministeriön markkinavalvontalain muutosesityksen valmistelun kanssa. Muutosehdotus päädyttiin poistamaan tästä esityksestä ja se huomioidaan sen sijaan edellä mainitussa hallituksen esityksessä.

Muu lausuntopalaute

Hallituksen esityksessä jo huomioitujen lakitekniisten korjausten lisäksi esitettiin eräitä muita lakitekniisiä muutostarpeita erityisesti ilmailulakiin liittyen. Näiden huomioiden seurauksena esitykseen on lisätty teknisluonteisia muutosehdotuksia muun muassa ilmailulain 18, 57, 111, 113, 138 ja 153 §:ään, puolustusvoimista annetun lain 15 a §:ään ja liikenteen palveluista annettuun lakiin uusi 194 a §

Lausuntopalautteessa ehdotettiin lisäksi lentoasemien määritelmän (ilmailulain 75 §) tarkastamista, kevytlentopaikan käsitteestä luopumista sekä ilmailulain 167 §:n sanamuodon muuttamista siten, että pykälän 1 momentissa viitattaisiin ilmailiikennepalvelusta vastaavan lentopaikan päällikön sijaan lentopaikan päällikköön tai lentoaseman päällikköön. Yhdessä lausunnossa kiinnitettiin huomiota valtionavustusten nykytasoon lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentopaikkojen suhteen sekä harraste- ja yleisilmailun infrastruktuurin kehittämiseen. Esitys ei sisällä näitä seikkoja koskevia säännösehdoituksia eikä lausuntopalaute ole näiltä osin vaikuttanut jatkovalmisteluun.

Ilmailulain jatkokehittämistä ajatellen lausuntopalautteessa todettiin myös, että ilmailulain soveltamisalaa olisi jatkossa tarpeen selventää suhteessa EU-lainsäädäntöön ja liikenteen palveluista annettuun lakiin. Lisäksi ehdotettiin, että tulevaisuudessa hankkeissa huomioitaisiin alkoholitestaukseen liittyvät haasteet.