

Asia: OM 60/08/2013

## **AHVENANMAAN ITSEHALLINNON KEHITTÄMINEN – AHVENANMAA-KOMITEAN 2013 LOPPUMIETINTÖ**

### Lausuntopyyntö

#### **1 luku Ahvenanmaan itsehallinto**

Uusi itsehallintolakiehdotus lisää Ahvenanmaan vaikutusmahdollisuuksia ja itsehallintoa. Ehdotuksessa selkeytetään käsitteitä (esim. maakuntakäsitteestä luovutaan ja käytetään ilmaisua Ahvenanmaa; valtakunnan käsitteestä myös luovutaan ja käytetään ilmaisua eduskunnan lainsäädäntövalta). Liikenne- ja viestintäministeriö pitää näitä muutoksia kannatettavana.

#### **2 luku Maakuntapäivät ja Ahvenanmaan hallitus**

-

#### **3 luku Ahvenanmaan kotiseutuoikeus**

-

#### **4 luku Ahvenanmaan maaherra ja Ahvenanmaa-asioiden valtuuskunta**

-

#### **5 luku Lainsäädäntö**

- lausunnonantajista viranomaistahoja pyydetään oman hallinnonalansa näkökulmasta arvioimaan 26, 28 ja 30 §:n toimivaltuusluetteloissa lueteltujen toimivalta-alojen otsikointia ja niiden perusteluja, ovatko ne oikeita ja riittäviä, mitä täydennyksiä tarvittaisiin? Ovatko niissä käytetyt juridiset käsitteet ajan tasalla ja oikeita?- lausunnonantajista viranomaistahoja pyydetään oman hallinnonalansa näkökulmasta arvioimaan yleisellä tasolla lakiehdotuksen 28 §:n hallinnollisia, taloudellisia ja muita vaikutuksia, jotta näistä voitaisiin kertoa laajemmin hallituksen esityksessä.

Yleistä

Itsehallintolakiehdotuksessa esitetään mahdollisuuksia siirtää toimivaltaa ja lainsäädäntövaltaa Ahvenanmaalle sekä eduskunnalle. Ahvenanmaa-komitean loppumietinnössä esitetään, että toimivalta jaettaisiin seuraavasti:

- 26 § Eduskunnan lainsäädäntövalta Ahvenanmaalla
- 27 § Maakuntapäivien lainsäädäntövalta ("Maakuntapäivien lainsäädäntövaltaan kuuluvat kaikki asiat, jotka eivät tämän lain mukaan kuulu eduskunnan toimivaltaan.")
- 28 § Eduskunnalle kuuluva ja maakuntapäivien päätöksellä siirrettävä lainsäädäntövalta (maakunta voi yksipuolisesti siirtää toimivallan itselleen; edellyttää neuvotteluita valtioneuvoston kanssa taloudellisista ja hallinnollisista seurauksista)
- 29 § Lainsäädäntövallan siirtämiseen liittyvä hallinnollisten ja taloudellisten vaikutusten arviointi
- 30 § Eduskunnalle kuuluvan lainsäädäntövallan siirtäminen Ahvenanmaalle tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.
- 31 § Lainsäädäntövallan siirtäminen maakuntapäiviltä eduskunnalle.

Lakiehdotuksen 26 §:ssä luetellaan valtion keskeiset toimivallan alat, ns. ydinalueet, joiden osalta lainsäädäntövalta voidaan siirtää maakuntapäiville ainoastaan muuttamalla itsehallintolakia, mikä tapahtuu perustuslain säätämisyjärjestyksessä ja maakuntapäivien suostumuksella. Säännöstä voidaan siten muuttaa noudattaen nykyisen itsehallintolain 69 §:ssä mainittua menettelyä, joka koskee saman lain 27 §:n mukaan valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia toimivallan aloja. Hallituksen esityksen yksityiskohtaisten perustelujen mukaan esitetty 26 § sisältää luettelon asioista, joiden osalta eduskunnan antama lainsäädäntö kattaa myös Ahvenanmaan. Perustelujen mukaan näiden ns. ydinalojen luettelo kattaa ne asiat, joiden osalta voidaan ennakoida, ettei niitä tulla siirtämään Ahvenanmaan toimivaltaan.

Ministeriön näkemyksen mukaan toimivaltaa koskevien muutosehdotusten vaikutuksia ei ole loppumietinnössä täsmällisesti arvioitu. Vaikutukset ja vaikutusten arviointi ovat keskittyneet niihin kokemuksiin, joita on saatu Färsaarilta ja Grönlannista. Tarkempia arvioita siitä, kuinka paljon toimivallan siirtoja toteutettaisiin ja mitä se käytännössä tarkoittaisi, ei ole esitetty. Osa toimivallan siirroista vaikuttaa kannatettavilta, mutta osasta tulisi aiheutumaan vaikeuksia sekä resurssi- ja osaamisongelmia. Huomionarvoista on myös se, että osa ehdotuksista liittyy vaikutuksiltaan kansainväliseen toimintaan sekä Suomen edustautumiseen kansainvälisissä järjestöissä. Niiltä osin ministeriö ei näe mahdolliseksi laajentaa Ahvenanmaan toimivaltaa.

Lainsäädäntövallan siirtyminen maakuntapäiville tulisi merkitsemään sitä, että myös toimivallan alaa seuraavat hallintotehtävät ja kustannusvastuut niistä siirtyvät valtiolta itsehallintoviranomaiselle. Tämä koskisi maakuntapäiväläillä siirrettäviä tehtäviä (28 §). Silloin Ahvenanmaan hallituksen ja valtioneuvoston olisi ensin selvitettävä siirron taloudelliset ja hallinnolliset vaikutukset. Aloite uuden

toimivallan siirrosta maakuntapäivälailla koskisi sitä ministeriötä, jonka toimialaan tai hallinnonalaan asia liittyy. Nykyisin voimassa oleva menettely ns. sopimusasetuksista jatkuisi ja Ahvenanmaalle siirtyvän toimivallan yhteydessä voidaan sopia, että valtion viranomaiset hoitavat hallintotehtävät tai osan niistä siltä osin kuin ne kuuluisivat itsehallintoviranomaisille. Taustalla on ollut tarkoituksenmukaisuussyitä tai tarve varmistaa riittävä asiantuntemus.

Ehdotuksen 30 §:n mukaan eduskunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvaa toimivaltaa voitaisiin siirtää maakuntapäiville tavallisessa lainsäädäntömenettelyssä säädetyllä lailla sekä maakuntapäivien suostumuksella. Tällä hetkellä toimivallan siirtäminen edellyttää perustuslain mukaisen säätämisyjärjestyksen. Ehdotuksen 30 §:ään on sisällytetty LVM:n hallinnonalalle kuuluvia tai siihen liittyviä asioita kuten telelaitos, ilmailu, kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät sekä kauppamerenkulun meripelastus sekä huviveneiden ja kalastusalusten meripelastus kauppamerenkulun väylillä. Uudistuksen tavoitteena on sellaisen Ahvenanmaan itsehallintojärjestelmän luominen, joka olisi nykyistä dynaamisempi ja joka ajan myötä mahdollistaisi eri toimivalta-alueiden joustavamman siirtämisen Ahvenanmaan maakuntapäiville. Ehdotuksen 30 § antaisi vain mahdollisuuden siirtää lainsäädäntövalta Ahvenanmaalla tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä; tätä mahdollisuutta ei välttämättä kuitenkaan koskaan käytettäisi.

Itsehallintolakiehdotuksessa esitetään mahdollisuus perustaa lakineuvosto (32 §) ja asetetaan valtakunnan viranomaisten neuvotteluelvoite (50 §) Ahvenanmaalle erityisen merkityksellisissä toimenpiteissä. Nämä molemmat ehdotukset ovat kannatettavia ja läheisesti yhdenmukaisia mm. Pohjoismaiden saamelaisopimuksen säännösten kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt itsehallintolakiehdotuksesta huomioita myös omalta hallinnonalaltaan (Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä Viestintävirasto). Ministeriö haluaa lausua tarkemmin tietyistä erityiskysymyksistä ja on sisällyttänyt virastojen näkemykset tähän lausuntoon.

1. Yhteenvedona erilliskysymyksistä ministeriö toteaa seuraavaa:

Teletoisinta: Itsehallintolakiehdotuksessa jako eduskunnan ja maakuntapäivien välillä on tässä kokonaisuudessa vaikeasti hahmotettava. Myös lakiehdotuksessa käytetyt käsitteet (teletoisinta/telelaitos) olisi myös syytä tarkentaa epäselvyyksien poistamiseksi. Toimivallan jakautuminen valtion ja maakunnan välillä aiheuttaa nykyiselläänkin ongelmia (teletoisinta vs. kiinteistön sisäverkko). On tulkinnanvaraista, ovatko esimerkiksi seuraavat toiminnot teletoisintaa: ”sähköisen viestinnän tietosuojat” tai tietoyhteiskuntakaaren säännökset ”tietoyhteiskunnan palvelujen tarjoamisesta” (luku 22), Sähköinen suoramarkkinointi ja evästeet (luku 24) ja säännökset suojausjärjestelmistä (32 luku), julkisesti säännelty satelliittipalvelu (32 a luku). Osa näistä säännöskokonaisuuksista perustuu EU:n direktiiveihin. Jotta jatkossa välttyttäisiin toimivaltaa koskevilta epäselvyyksiltä, liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että teletoisinta

kokonaisuudessaan kuuluisi eduskunnan toimivaltaan. Lakiehdotuksen 28 §:n 13 kohta tulisi poistaa ja sisällyttää teletoiminta 26 §:ään.

Taajuudet: Taajuuspolitiikka, lainsäädännön valmistelu ja taajuushallinto tulisi säilyttää nykyisellään sekä Manner-Suomen että Ahvenanmaan osalta. Radiotaajuuksien saatavuus sekä tehokas ja häiriötön käyttö edellyttävät taajuussuunnittelua ja taajuuksien käytön suunnittelua kansainvälisesti ja kansallisesti. Maailmanlaajuinen taajuuksien käytön suunnittelu ja radiotaajuuksien käytöstä päättäminen toteutuu mm. radioviestintäkonferensseissa (WRC). Suomessa taajuuksien käyttösuunnitelma annetaan valtioneuvoston asetuksilla radiotaajuuksien käytöstä (valtioneuvoston asetus radiotaajuuksien käytöstä ja taajuussuunnitelmasta Ahvenanmaan maakunnassa 1244/2014 ja valtioneuvoston asetus radiotaajuuksien käytöstä ja taajuussuunnitelmasta 1246/2014) ja Viestintäviraston radiotaajuusmääräyksellä. Taajuushallinnon säilyminen nykyisellään on näiden seikkojen johdosta tärkeää.

Verkkotoimiluvat ja verkkotunnukset: Viitaten edellä teletoiminnasta lausuttuun liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että nykykäytäntö säilytettäisiin ja verkkotoimiluvan myöntäminen Ahvenanmaalle tehtäisiin jatkossakin valtioneuvoston päätöksellä, johon Ahvenanmaan hallitus on antanut suostumuksensa. Edellä mainitun perusteella esitetään, että lakiehdotuksen 28 §:n 13 kohta (teletoimintalupa) poistetaan ja asia siirretään eduskunnan toimivallan alle 26 §:ään.

Lisäksi ministeriö pitää tärkeänä, että verkkotunnuksia koskevaa kirjausta itsehallintolakiehdotuksen 28 §:n 14 kohdassa tarkennetaan siten, että laista selkeästi ilmenee, että tarkoitetaan Ahvenanmaan maakuntatunnusta (ax).

Tietoturva: Viestintävirasto on kansainvälisistä tietoturvaluokituksista annetun lain mukainen turvallisuusviranomaisena, joka vastaa tietojärjestelmien ja tietoliikennejärjestelyjen tietoturvaluokituksista koskevista asioista. Ei ole olemassa perusteita sille, että tällainen toiminta voitaisiin siirtää Ahvenanmaan maakunnan itsehallinnon vastuulle.

Ilmailu ja kauppamerenkulku: Hallituksen esityksen perusteluissa ei ole riittävän selkeästi yksilöity ja perusteltu tarvetta siirtää toimivaltaa ilmailun ja merenkulun osalta. Kumpikin toimiala (ilmailu ja merenkulku) ovat globaaleja ja niitä koskevat säännökset sovitaan kansainvälisissä järjestöissä (ICAO ja IMO) sekä enenevässä määrin myös Euroopan unionissa. Eurooppalainen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky, SES) käsittelevä lainsäädäntökokonaisuus lähtee siitä, että lentoliikenteen sujuvoittamiseksi ja turvallisuuden lisäämiseksi ilmatilan sirpaleisuutta (fragmentation) vähennetään. Ehdotus sellaisen alueen luomiseksi, jossa luotaisiin laajemmasta kokonaisuudesta poikkeava järjestely, olisi vastoin tätä yleistavoitetta eikä näin ollen ole kannatettava. Kauppamerenkulun osalta uudistus voisi johtaa siihen, että Suomessa olisi kahta eritasoista sääntelyä. Kahdentasoinen sääntely voisi johtaa tilanteisiin, joissa toimija valitsee toimipaikan edullisemmän sääntelyn perusteella. Siksi ministeriön näkemyksen mukaan toimivallan siirtämistä ei tulisi mahdollistaa, vaan ilmailua tulisi kokonaisuutena sekä kauppamerenkulkua ja

kauppamerenkulun väyliä hoitaa jatkossakin valtakunnan tasolla. Tämän vuoksi esitetään, että ilmailu tulisi sisällyttää lakiehdotuksen 26 §:n mukaiseen luetteloon ja poistaa 30 §:n 1 momentin 14 kohta. Lisäksi kauppamerenkulku ja kauppa-merenkulun väylät tulisi sisällyttää lakiehdotuksen 26 §:n mukaiseen luetteloon ja poistaa 30 §:n 1 momentin 15 kohta.

Lennonjohdon kieli: Ahvenanmaan ilmatila ei muodosta erillistä itsenäistä ilmatilan lohkoa. Ahvenanmaan ilmatilassa lähi- ja lähestymislennonjohtopalveluja tarjoaa Maarianhaminan lentoaseman lennonjohto. Aluelennonjohtopalveluja tarjoaa Suomen aluelennonjohto suomeksi ja englanniksi. Maarianhaminan lentoaseman aukioloaikojen ulkopuolella palvelua tarjoaa Suomen aluelennonjohto. Ehdotettu vaatimus palvelun tarjoamisesta ruotsin kielellä koskisi täten myös Suomen aluelennonjohtoa ja johtaisi lennonjohtajien mittavaan uudelleen koulutustarpeeseen ja lisääntyneisiin kustannuksiin. Ilmailu on siirtymässä enenevässä määrin yhteen kieleen (englanti), joten esitetty muutos olisi vastakkainen tähän yleiseen suuntaukseen.

## 2. Perustelut esitetyille näkökohdille ja muita huomioita

### 2.1. Teletointa

Nykyisen Ahvenmaan itsehallintolain 27 §:n mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teletointa. Siten muun muassa taajuuksien käyttöön, taajuushallintoon, numerointiin kuten myös huomattavan markkinavoiman sääntelyyn sovelletaan tällä hetkellä tietoyhteiskunta- ja tietoyhteiskuntakaaren (TYK) säännöksiä myös maakunnassa.

Itsehallintolain muutosehdotuksen 26 §:ssä luetellaan asiat, jotka kuuluisivat edelleen eduskunnan lainsäädäntövaltaan. Säännöksessä ei ole mainintaa teletoinnasta, millä perusteella voisi olettaa teletoinnin kuuluvan maakuntapäivien lainsäädäntövaltaan. Toisaalta suomenkielisen käännöksen 30 §:n 12-kohdan mukaan telelaitosta koskeva eduskunnan lainsäädäntövalta voidaan siirtää tavallisella lailla maakunnalle. Ruotsinkielisen version ja sen yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan kohdalla tarkoitetaan ylipäätään teletointa, jota koskevaa lainsäädäntövaltaa voitaisiin siirtää tavallisella lailla maakunnalle. Lähtökohtaisesti teletointa olisi siis eduskunnan lainsäädäntövallassa, mutta siirrettävissä lailla maakunnalle. Esityksestä ei tarkalleen ottaen käy ilmi, tarkoitetaanko kohdalla (vain) yleistä teletointa vai kuuluvatko esimerkiksi yhteisötilaajaa tai muuta viestinnän välittäjää koskeva toiminta myös asioihin, jotka voidaan siirtää maakuntapäiville.

Ehdotuksen 28 § sisältää säännökset ehdotetusta uudesta menettelystä, jolla maakuntapäivät voi päätöksellään siirtää lainsäädäntövaltaa. Pykälän kohdassa 13 viitataan teletointalupaun. Esityksen yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan "tässä kohdassa tarkoitettua toimivallan tarkoituksena on päättää, mitkä vaatimukset ja ehdot muuten koskevat teletoinnin eri tyyppisiä". Epäselvää on, mitä teletoinnin eri tyypeillä tässä tarkoitetaan ja mistä asioista tarkalleen ottaen maakuntapäivät voisi päättää.

Ehdotuksen perusteella lainsäädäntövallan jakoa eduskunnan ja maakuntapäivien välillä voidaan pitää vaikeasti hahmotettavana. Myös laissa käytetyt käsitteet olisi myös syytä tarkentaa epäselvyyksien poistamiseksi.

Toimivallan jakautuminen valtion ja maakunnan välillä aiheuttaa nykyiselläänkin ongelmia. Tietoyhteiskuntakaaren säännökset soveltuvat maakunnassa harjoitettavaan teletoimintaan, mutta esimerkiksi kiinteistön sisäverkon sääntely kuuluu rakentamista koskevana sääntelynä maakunnan lainsäädäntövaltaan. Tämä aiheuttaa ongelmia mm. TYK:n 111 §:n kiinteistön asukkaan valinnanvapautta koskevan sääntelyn toteutumisen osalta. Koska sisäverkkoa koskeva Viestintäviraston määräys ei sovellu maakunnassa, ei asukkaan vapaus valita teleyritys kaikissa tilanteissa käytännössä toteudu. Toimivallan jaon eduskunnan ja maakunnan välillä tulisi olla selkeä siten, että vältetään vastaavan kaltaiset ongelmat säännösten ristiriitaisesta soveltumisesta.

Viestintämarkkinoiden sääntely pohjautuu suurelta osin EU-oikeuteen tai muihin kansainvälisiin säännöksiin, jotka mahdollistavat vain rajoitetusti kansallista liikkumavaraa. Siten voidaan yleisesti ottaen kyseenalaistaa muutoksesta maakunnalle aiheutuva hallinnollinen taakkakin huomioon ottaen toimi-vallan siirtämisen mielekkyys maakunnalle, esimerkiksi sillä perusteella, että maakunnalla olisi paremmat edellytykset tehdä Ahvenanmaan paikalliset tarpeet huomioon ottavaa lainsäädäntöä. Kansainvälisiä veloitteita arvioitaessa tulee arvioitavaksi myös se, onko valtakunnalle osoitettuja veloitteita mahdollista siirtää ja missä määrin maakunnalle. Huomioon olisi otettava myös sähköisen viestinnän muuttuva eurooppalainen sääntelykehys. Jotta jatkossa välttyttäisiin toimivaltaa koskevilta epäselvyyksiltä, liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että teletoiminta kokonaisuudessaan kuuluisi eduskunnan toimivaltaan. Lakiehdotuksen 28 §:n 13 kohta tulisi poistaa ja sisällyttää teletoiminta 26 §:ään.

## 2.2. Radiotaajuuksien hallinto

Nykysäännösten mukaisesti tietoyhteiskuntakaaren säännökset soveltuvat taajuushallintoon ja matkaviestintötoimintaan myös maakunnassa. Valtion viranomaisen voi kuitenkin nykyisen itsehallintolain mukaan myöntää luvan yleisen teletoiminnan harjoittamiseen maakunnassa vain maakuntahallituksen suostumuksella.

Nykyisen lainsäädännön nojalla valtioneuvosto liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä vastaa taajuuspolitiikasta ja lainsäädännön valmistelusta. Valtioneuvoston asetuksella vahvistetaan yleiset peri-aatteet taajuuksien käytölle sekä taajuussuunnitelma. Viestintäviraston tehtävänä on tietoyhteiskunta-kaaren 304 §:n nojalla taajuushallinto.

Ahvenanmaan itsehallintolain muutosesityksestä ei selkeästi ilmene, kuuluisivatko esimerkiksi taajuuspolitiikasta, lainsäädännön valmistelusta tai radiotaajuuksien käytön periaatteista päättäminen ja radiotaajuuksien hallinnointi lakiehdotuksen 30 §:n mukaan asioihin, joissa eduskunnalle kuuluva lainsäädäntövalta voidaan siirtää Ahvenanmaalle.

Ministeriö ja Viestintävirasto pitävät tärkeänä, että taajuuspolitiikka, lainsäädännön valmistelu ja taajuushallinto säilyvät nykyisellään sekä Manner-Suomen että Ahvenanmaan osalta. Radiotaajuuksien saatavuus sekä tehokas ja häiriötön käyttö edellyttävät taajuuksien käytön suunnittelua kansainvälisesti ja kansallisesti. Maailmanlaajuinen taajuuksien käytön suunnittelu ja radiotaajuuksien käytöstä päättäminen toteutuu mm. radioviestintäkonferensseissa (Kansainvälisen televiestintäliitto ITU:n World Radio Conference, WRC).

Suomessa taajuuksien käyttösuunnitelma annetaan valtioneuvoston asetuksilla radiotaajuuksien käytöstä (VNA radiotaajuuksien käytöstä ja taajuussuunnitelmasta Ahvenanmaan maakunnassa 1244/2014 ja VNA radiotaajuuksien käytöstä ja taajuussuunnitelmasta 1246/2014) ja Viestintäviraston radiotaajuusmääräyksellä. Valtioneuvoston asetuksella vahvistetaan taajuussuunnitelma tietoyhteis-kuntakaaren 95 §:n nojalla muun muassa toimiluvanvaraiseen tele- sekä televisio- ja radiotoimintaan tarkoitetuille taajuusalueille. Muusta taajuuksien käytöstä määrätään Viestintäviraston radiotaajuusmääräyksellä. Valtioneuvoston asetus sisältää säännökset televisiotoimintaan käytettävien kanavanippujen ja matkaviestinverkkojen lukumäärästä Ahvenanmaalla ja televisio-, radio- ja matkaviestin-toimintaan käytettävistä taajuusalueista. Asetuksella pyritään varmistamaan taajuuksien tehokas ja tarkoituksenmukainen käyttö ja se, että radiolaitteiden käyttäjillä on heidän tarkoituksiinsa mahdollisimman hyvin sopivia ja riittävän häiriöttömiä taajuuksia.

Taajuussuunnitelmaan perustuen myönnetään valtioneuvoston verkkotoimiluvat ja Viestintävirasto myöntää verkkotoimilupien perusteella radioluvat. Radioluissa määrätään teknisluonteisista vaatimuksista, kuten esimerkiksi taajuuskaistoista ja radiolähettimien suurimmasta sallitusta säteilytehoista ottaen huomioon mm. Suomea sitovat ITU:n radio-ohjeen säännökset ja naapurimaiden kanssa taajuuksien käytöstä maiden välisillä raja-alueilla tehdyt sopimukset. Viestintävirasto sopii naapurimaiden kanssa taajuuksien käytöstä maiden välisillä raja-alueilla ja valvoo radiotaajuuksien häiriötöntä käyttöä.

### 2.3. Verkkotoimilupien myöntäminen ja verkkotunnukset

Lakiehdotuksen 28 §:n mukaan teletointalupa ja verkkotunnukset kuuluvat valtakunnan toimivallan aloihin, jonka maakuntapäivät voi siirtää itselleen uudistuksen tultua voimaan.

Lainsäädännössä (tietoyhteiskuntakaari 917/2014) taajuuksien käyttöoikeudesta käytetään käsitettä verkkotoimilupa. Mikäli esitysluonnoksessa mainittu teletointalupa tarkoittaa verkkotoimilupia,

tarkoittaa tämä sitä, että ehdotuksen toteutuessa verkkotoimilupien myöntäminen ja toimilupaehjojen valvonta voidaan siirtää maakuntapäiville. Tietoyhteiskuntakaaren mukaan valtioneuvosto myöntää verkkotoimiluvat vastikkeetta tai uusien matkaviestintäaajuuksien osalta halutessaan huutokauppa-menettelyssä. Valtioneuvosto voi nykyisen itsehallintolain mukaan myöntää luvan yleisen teletoiminnan harjoittamiseen maakunnassa vain maakunnan hallituksen suostumuksella. Viitaten edellä tele-toiminnasta lausuttuun liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että nykykäytäntö säilytettäisiin ja verkkotoimiluvan myöntäminen Ahvenanmaalle tehtäisiin jatkossakin valtioneuvoston päätöksellä, johon Ahvenanmaan hallitus on antanut suostumuksensa. Edellä mainitun perusteella esitetään, että 28 §:n 13 kohta (teletoimintalupa) poistetaan ja asia siirretään eduskunnan toimivallan alle 26 §:ään.

Verkkotunnusten osalta ehdotettua itsehallintolakia olisi selvyuden vuoksi hyvä tarkentaa siten, että laista ilmenee, että tarkoitetaan Ahvenanmaan maakuntatunnusta (ax). Tietoyhteiskuntakaaren 21 lukua sovelletaan tällä hetkellä Suomen maatunnukseen (fi-maatunnus) ja Ahvenanmaan maakuntatunnukseen (ax-maatuntatunnus) päättyviin verkkotunnuksiin sekä niihin liittyvään verkkotunnustoimintaan ja verkkotunnusten välittämiseen.

#### 2.4. Numerot

Numeroihin liittyvän lainsäädäntövallan osalta ministeriö haluaa kiinnittää huomiota siihen, että niin kauan kun Ahvenanmaa kuuluu Suomen televerkkojen numerointisuunnitelmaan eli Kansainvälisen televiestintäliitto ITU:n Suomelle myöntämän maatunnuksen "358" alle, ei numerointivastuuta voida käytännössä jakaa, vaan Viestintävirasto on yksiselitteisesti Suomen numerointisuunnitelman hallinnoija. Asia muuttuu, mikäli Ahvenanmaa hakisi - ja ITU myöntäisi - omaa maatunnusta, jolloin se voisi toimia numeroinnin suhteen kuin mikä tahansa maa.

#### 2.5. Huomattavan markkinavoiman (HMV) sääntely

HMV-sääntely on viestintämarkkinoihin kohdistettavaa kilpailuoikeudellista erityissääntelyä, joka pohjautuu EU:n puite- ja käyttöoikeusdirektiivien säännöksiin. HMV-sääntely perustuu säännöllisiin väliajoin tehtäviin markkina-analyysiin, jotka Suomessa toteuttaa Viestintävirasto. Sääntelyä kohdistetaan markkina-analyysin perusteella niille markkinoille, joilla kilpailuongelmia havaitaan. Tällaisilla markkinoilla HMV-asemassa oleville yrityksille voidaan nykyisen sääntelyn nojalla asettaa esimerkiksi käyttöoikeuden luovutusta, avoimuutta, syrjimättömyyttä ja hinnoittelua koskevia velvoitteita. Tukutason HMV-sääntelyn tavoitteena on edistää kilpailua ja tarjontaa käyttäjille tarjottavissa vähittäispalveluissa. Tarkoituksena on siten mahdollistaa uusien palveluntarjoajien alalle pääsy ja edistää näin palveluiden kehittymistä. Lainsäädäntövaltaa mahdollisesti siirrettäessä on arvioitava, tulisiko maakunnan perustaa oma sääntelyviranomainen suorittamaan mm. edellä mainitut HMV-analyysit, antamaan HMV-päätökset ja asettamaan tarvittavat HMV-velvoitteet. HMV-päätösprosessit ovat EU-komission ja EU:n sähköisen viestinnän sääntelyviranomaisten



yhteistyöelin BERECin kuulemisineen työläs ja aikaa vievä prosessi, mikä tulee ottaa huomioon myös sitä suorittavan viranomaisen resursseja ja rahoitusta harkittaessa.

## 2.6. Viestinnän luottamuksellisuus ja tietoturva

Mikäli lainsäädäntövaltaa siirretään tulevaisuudessa eduskunnalta maakuntapäiville, on erityisen tärkeää huolehtia myös viestinnän luottamuksellisuudesta ja tietoturvasta olipa kyse esityksessä todetun mukaisesti mistä tahansa "teletoiminnan tyyppistä".

Ministeriö haluaa kiinnittää huomiota siihen, että Viestintävirasto on kansainvälisistä tietoturvallisuus-velvoitteista annetun lain 4 §:n mukainen määrätty turvallisuusviranomainen, joka vastaa tietojärjestelmien ja tietoliikennejärjestelyjen tietoturvallisuutta koskevista asioista. Toiminta on ulkoasianministeriön alaista. Ministeriö katsoo, että ei ole olemassa perusteita sille, että tällainen toiminta voitaisiin siirtää Ahvenanmaan maakunnan itsehallinnon vastuulle.

Kansallisesti Viestintävirasto tekee tietojärjestelmätarkastuksia viranomaisten tietojärjestelmien ja tietoliikennejärjestelyjen tietoturvallisuuden arvioinnista annetun lain nojalla. Sen 3 §:n mukaan "Valtionhallinnon viranomaiset saavat käyttää tietojärjestelmiensä ja tietoliikennejärjestelyjen tietoturvallisuuden arvioinnissa vain tässä laissa tarkoitettua menettelyä taikka sellaista arviointilaitosta, joka on saanut Viestintäviraston hyväksynnän tietoturvallisuuden arviointilaitoksista annetun lain (1405/2011) mukaan." Ahvenanmaalla toimivat valtionhallinnon viranomaisina ainakin poliisi, rajavartiolaitos ja Maahanmuuttovirasto Migri. Niillä voi olla tietojärjestelmiä ja niiden käyttöpisteitä, joita ne voivat pyytää Viestintävirastoa tarkastamaan. Tällaisten tietojärjestelmätarkastusten tulee jatkossakin olla mahdollisia Ahvenanmaan alueella.

## 2.7. Ilmailu

Ilmailuun on sen globaalin luonteen vuoksi liittynyt pyrkimys samanlaiseen sääntelyyn ja normistoon yli valtioiden rajojen. On mahdoton ajatus, että kansainvälisessä ilmailussa valtion rajan ylityksen hetkellä säännöt ja säädökset muuttuisivat toisiksi (esim. ilma-alusten lentokelpoisuus tai lentoliikenteen liikennesäännöt Rules of The Air). Eurooppalainen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky, SES) käsittelevä lainsäädäntökokonaisuus lähtee siitä, että lentoliikenteen sujuvoittamiseksi ja turvallisuuden lisäämiseksi ilmatilan sirpaleisuutta (fragmentation) vähennetään. Ehdotus sellaisen alueen luomiseksi, jossa luotaisiin laajemmasta kokonaisuudesta poikkeava järjestely, olisi vastoin tätä yleistavoitetta eikä näin ollen ole kannatettava.

Ilmailun sääntely on tekniikan kehittyessä ja ilmailun määrän voimakkaan lisääntymisen myötä muuttunut yhä monimutkaisemmaksi ja vaikeaselkoisemmaksi. Turvallisuuden merkitys on painottunut ja säännöstö on monin tavoin myös ankaroitunut. Sääntelyä on kohdistettu yhtä uusiin ilmailuun liittyviin toimintoihin mm. koulutus- ja lupavaatimuksia lisäämällä.

Ilmailun toimijoilta – mukaan lukien toimintaa ohjaava ja valvova ilmailuviranomainen – edellytetään ammatillisesti olennaisesti laajakirjoisempaa ja syvempää osaamista, kuin vielä muutama vuosikymmen sitten. Sen kummemmin yksittäinen yritys kuin viranomainenkaan ei enää kykene toimimaan vain muutaman henkilön voimin, vaan toiminnan kompleksisuus ja tekninen vaativuus edellyttää monen eri sektorin erityisosaamista ja -osaajia. Osaamiselle on asetettu tänä päivänä niin suuret vaatimukset, että on täysin mahdotonta, että yksittäinen henkilö hallitsisi alan kattavasti.

Suuri ja jatkuvasti lisääntyvä määrä ilmailun normistosta tulee Suomessa noudatettavaksi sitä kautta, että se on osa Euroopan unionin lainsäädäntöä. Tällöin se luonnollisesti sitoo myös Ahvenanmaata. Suomessa on kuitenkin myös kansallista normistoa. Unionin lainsäädäntö ei kata kaikkia ilmailun osa-alueita, ja mm. kaikkein kevein ilmailu ja puhtaasti harrastajapohjainen ilmailu jäänee myös tulevaisuudessa edelleen ainakin osin kansallisen normiston varaan. Osittain kansalliselle normistolle jää tilaa myös sitä kautta, että unioni katsoo aiheelliseksi ja tarpeelliseksi antaa jäsenvaltioiden itsensä päättää, ottavatko ne tiettyjä säädöksiä käytäntöön, tai haluavatko ne esim. säätää ankarammin joistain osa-alueista. Eteenkin toimijoiden kannalta on kestävä ajatus, että Ahvenanmaalla olisi käytössään eri vaatimukset kuin muualla Suomessa.

Hallituksen esityksen perusteluissa ei ole riittävän selkeästi yksilöity ja perusteltu tarvetta siirtää toimi-valtaa ilmailun osalta. Ministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston näkemyksen mukaan ilmailua kokonaisuutena tulisi hoitaa jatkossakin valtakunnan tasolla. Sen vuoksi esitetään, että ilmailu tulisi si-sällyttää lakiehdotuksen 26 §:n mukaiseen luetteloon ja poistaa 30 §:n 1 momentin 14-kohta.

## 2.8. Merenkulku

Merkittävä osa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnanalalle nykyisin kuuluvista kauppamerenkulkuun liittyvistä tehtävistä siirtyisi ehdotuksen mukaan yksinomaan valtakunnallisista tehtävistä sellaisiksi, joiden osalta siirto Ahvenanmaan maakunnalle olisi periaatteessa mahdollinen. Liikenne- ja viestintäministeriö ilmaisi huolensa ja vastustuksensa jo ehdotusvaiheen lausunnossa kauppamerenkulun itsehallinnolliseen asemaan tehtävistä muutoksia. Kommentteissaan ministeriö totesi silloin, että huomioon ottaen merenkulun kansainvälisen luonteen olisi syytä pysyttää toimivalta nykyisenlaisena ("Med hänsyn till sjöfartens internationell karaktär är det skäl att bibehålla den nuvarande fördelningen av lagstiftningsbehörigheten.").

Lakiehdotuksen 30 §:ssä esitetään, että kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskeva toimivalta kuuluisi lähtökohtaisesti eduskunnalle, mutta niiden osalta lainsäädäntövaltaa voitaisiin siirtää Ahvenanmaalle tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Lakiehdotus mahdollistaisi tulevaisuudessa toimivallan siirron kauppamerenkulun ja kauppamerenkulun väylien osalta Ahvenanmaalle nykyistä kevyemmällä menettelyllä. Hallituksen esityksen perusteluissa ei ole riittävän selkeästi yksilöity ja perusteltu tarvetta siirtää toimivaltaa kauppamerenkulun osalta, edes osittain, Ahvenanmaalle, eikä sitä, miltä osin Ahvenanmaa tätä toimivaltaa aikoisi käyttää.

Kauppamerenkulun siirtyminen Ahvenanmaan toimivaltaan sisältää riskin myös meriväylänpidon, merikartoituksen ja liikenteen ohjauksen osalta, koska etenkin pääväylät, VTS ja merenmittaus- ja meri-kartoitus ovat erittäin vahvasti valtakunnallisessa intressissä. Ahvenanmaan voimavarojen rajallisuus saattaa vaarantaa myös Ahvenanmaan varustamoelinkeino, joka on valtakunnalliselta merkitykseltään Ahvenanmaan kokoa suurempi, samoin merenkulkualan koulutuksen.

Kauppamerenkulun tukia tai muita valtiontukia ei ole Ahvenanmaa-komitean mietinnössä lakiesityksessä eritelty. Koska kauppamerenkulku on voimassa olevassa Ahvenanmaan itsehallintolaissa valtakunnan toimivaltaan kuuluvaa, on myös kauppamerenkulun tukien näin tulkittu olevan. Vastaavasti merenkulun tuista säädetään myös Ahvenanmaan osalta valtakunnallisessa lainsäädännössä ja tuet myöntää Liikennevirasto. Edellä mainitusta pienenä poikkeuksena, joka ei vaikuta Liikenneviraston asemaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) mukaisena valtakunnallisena tukiviranomaisena on, että alus voidaan merkitä alusrekisterilain mukaan Suomen alusrekisteriin Ahvenanmaalla, ja että näiden alusten osalta alusrekisterinpitäjällä Ahvenanmaalla on tukilain nojalla toimivalta hakemuksesta merkitä alus myös meriliikenteen valtiontuen saamisen edellytyksenä olevaan kauppa-alusluetteloon.

Kauppamerenkulun tukia on viime vuosina myönnetty lähes 90 miljoonaa euroa vuodessa, ja näistä valtaosa eli noin 2/3 menee Ahvenanmaalla alusrekisterissä oleville aluksille. Aluksista kaikki eivät kuitenkaan kuulu ahvenanmaalaisille yrityksille, eikä niiden kaikkien varustamotyönantajana ole ahvenanmaalainen yritys. Ahvenanmaan merkittävä asema perustuu siihen, että kauppa-alusluetteloon 2016 lopussa merkityistä 16 matkustaja-aluksesta jo 14 oli alusrekisterissä Ahvenanmaalla ja matkustaja-aluksille maksetaan suurin osa tuista, koska niillä palkkakustannukset ovat suuret. Kauppa-alusluettelossa oli vuoden lopussa 109 alusta, joista 30 oli Ahvenanmaalla alusrekisterissä. Siten 93 lastialuksesta vain 16 oli Ahvenanmaalla alusrekisterissä.

Varustamoelinkeino on Ahvenanmaan tärkeimpiä elinkeinoja, vaikka Ahvenanmaalle rekisteröityjen alusten ja varustamojen työllistävä vaikutus ulottuu paljolti muualle Suomeen ja myös ulkomaille. Jos Ahvenanmaa saisi merenkulun tuet itsellensä ja sillä olisi eri tukilainsäädäntö, saattaisi syntyä epätervettä kilpailua Suomen sisällä. Toisaalta meriliikenteen valtiontukien tukiviranomaisen tehtävien siirtämiselle eduskuntalailla Ahvenanmaalle sellaisten alusten osalta, jotka ovat Ahvenanmaalla alusrekisterissä ja kauppa-alusluettelossa, saattaisi olla perusteita, jos verot, sairausvakuutusmaksu sekä työnantajan merimieseläkemaksu ja tapaturmavakuutusmaksu myös

maksetaan Ahvenanmaalle. Tämä edellyttäisi varustamolta kotipaikkaa Ahvenanmaalla ja sitä, että veroja ja eläkkeitä koskevat muutokset olisi tehty itsehallintolain mukaisesti.

Lisäksi kriittinen kohta on maakuntapäivien yksinomaisessa toimivallassa oleva oikeus siirtää työehtosopimukset, työsopimukset ja muu työntekijöiden oikeuksia ja palkkaussuhteiden ehtoja koskeva lainsäädäntö maakunnalle. Voimassa olevan kauppaa-alustukilain 1277/2007 10 §:n 2 kohta liittyy työehtosopimukseen. Jos Ahvenanmaalla on toisenlaiset työehtosopimukset kuin Manner-Suomessa, täytyvätkö tuen myöntämisen yleiset edellytykset? Jos ne ovat työmarkkinajärjestöjen näkökulmasta valinnaisesti eri olosuhteissa yleissitovasti käytettäviä vastaavasti kuin pientonnistosopimusta sovelletaan vain määrätyissä olosuhteissa, niin ongelmaa ei välttämättä ole. Muussa tapauksessa tulisi harkita Ahvenanmaan kauppaa-alustuen eriyttämistä Manner-Suomen kauppaa-alustuesta.

Ottaen huomioon yllä mainitut näkökohdat ministeriö, Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto katsovat, että kauppamerenkulkua koskevan toimivallan tulisi säilyä yksinomaan valtakunnalla. Siten kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät tulisi sisällyttää lakiehdotuksen 26 §:n mukaiseen luetteloon ja poistaa 30 §:n 1 mom 15-kohta.

Lisäperusteina on syytä todeta, että samoin kuin ilmailu, myös merenkulku on luonteeltaan globaalia, ja suurin osa kauppamerenkulkua koskevasta sääntelystä tulee kansainväliseltä tasolta. Globaalin luonteensa vuoksi merenkulkua koskevien sääntöjen tulee olla yhtenevät valtioiden välillä. Suomi on myös vuosien 2014–2022 meriliikennestrategiassaan korostanut, että merenkulun sääntelyn on oltava globaalia, jotta kaikkia koskisivat yhteneväiset säännöt. Näin ollen ei olisi kovin kannatettavaa, jos Suomessa olisi sisäisesti kahdenlaista sääntelyä.

Lisäksi merenkulun sääntely on hyvin kattavaa ja kuuluu useiden eri hallinnonalojen toimivaltaan, koskien niin turvallisuus- ja turva-asioita, ympäristönsuojelua, pätevyyskiä, sosiaalisia oloja, työturvallisuutta, kauppaa ja kilpailua.

Merenkulun sääntelystä päätetään suurimmaksi osaksi Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa, mutta myös muilla foorumeilla käsitellään merenkulun asioita, kuten esimerkiksi merityöyleissopimusta Kansainvälisessä työjärjestössä ILO:ssa. Myös Euroopan unioni on enenevissä määrin antanut lainsäädäntöä kauppamerenkulkuun liittyvissä asioissa. Lähtökohtaisesti Suomea koskevat kansainväliset ja unionista johtuvat velvoitteet sitovat Suomea valtiona, ja samalla myös Ahvenanmaata. Euroopan unioni pyrkii muun muassa saman tasoisen sääntelyn kautta luomaan paremmin toimivia sisämarkkinoita ja vapaata liikkuvuutta, purkaen kansallisia esteitä, jotka voisivat haitata vapaata liikkuvuutta. Sääntely koskee kaikkia jäsenvaltioita tasapuolisesti ja toimeenpano on yhteneväistä. Tästä johtuen kehityssuunta on ollut antaa jäsenvaltioita suoraan sitovia asetuksia.

Varsinkin merenkulun turvallisuutta koskevan sääntelyn osalta syntyisi riski, että Ahvenanmaa alkaisi soveltaa sääntöjä eri tavalla kuin Manner-Suomi. Liikenteen turvallisuusvirasto toimii valvovana viran-omaisena ja katsoo, että merenkulun turvallisuutta koskevat asiat ovat niin olennaisia, että niitä on koskettava yhdenmukainen sääntely ja valvonta koko valtakunnan osalta. Turvallisuutta koskevan sääntelyn tulisi olla sama koko valtakunnassa. Jos jonkin asian tulkitaan kuuluvan Ahvenanmaan toimivaltaan, eikä Ahvenanmaa antaisi asiasta lainsäädäntöä tai saattaisi veloitteen voimaan vain osittain, Ahvenanmaalla toimivat yritykset voisivat saada kilpailuetua Manner-Suomessa toimiviin yrityksiin verrattuna – turvallisuuden kustannuksella.

Ehdotettu uudistus voisi johtaa siihen, että Suomessa olisi kauppamerenkulkua koskien kahta eritasoista sääntelyä. Kahdentasoinen sääntely voisi johtaa tilanteisiin, joissa toimija valitsee toimipaikan edullisemmän sääntelyn perusteella.

Myös IMO:ssa päätettävien kansainvälisten veloitteiden voimaansaattaminen saattaisi monimutkaistua ja siten lisätä hallinnollista taakkaa sekä Ahvenanmaalla että Manner-Suomessa, jos Ahvenanmaan toimivaltaa päätettäisiin lisätä. IMO:n kansainvälisiä sopimuksia muutetaan lähes vuosittain useita kertoja. Sopimukset hyväksytään noudattaen niin sanottua hiljaista hyväksyntämenettelyä, mikä tarkoittaa sitä, että jäsenvaltio hyväksyy sopimusmuutokset, ja ne tulevat jäsenvaltion osalta voimaan kuuden kuukauden kuluttua, ellei jäsenvaltio nimenomaisesti vastusta sopimusmuutoksia. Näissä tilanteissa Suomi on jo sitoutunut itse sopimukseen, joten maantieteellisistä varaumista ei enää voida neuvotella. Jotta Suomi voi hyväksyä sopimusveloitteen ja saattaa sen voimaan kansallisesti, tulee Ahvenanmaan hyväksyä se niissä tapauksissa, joissa asia kuuluu Ahvenanmaan toimivaltaan. Jatkossa tämän toimivallan tunnistaminen ja erittely voisi tulla erittäin haastavaksi. Näin ollen, jos kansainvälisen veloitteen toimeenpano viivästyy Ahvenanmaan käsittelyn johdosta, Suomi joutuu vastustamaan muutoksia. Useimmiten kyse on teknisistä muutoksista laivan rakenteisiin ja varuste-luun, mutta muutokset voivat myös sisältää aluksia, varustamoja ja hallintoa sitovia toiminnallisia ja operatiivisia vaatimuksia, joiden tulee olla yhdenmukaisesti voimaansaatettuja ja toimeenpantuja, tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi.

Eräissä tapauksissa kansainvälisen veloitteen voimaansaattaminen voi edellyttää myös lainsäädännön muutoksia. Näissä tapauksissa kauppamerenkulun kansainvälisen lainsäädännön voimaansaattamisessa saattaisi syntyä eroavaisuuksia Manner-Suomen ja maakunnan välillä, mikä voisi johtaa ristiriitoihin sopimusveloitteiden ratifioinnissa ja ilmoittamisessa kyseisille kansainvälisille järjestöille. Kansainväliset järjestöt tekevät Suomessa auditointeja voimaansaattamisen osalta, ja näissä auditoinneissa tehtyjen havaintojen korjaamisesta vastaa Suomen valtio kaikilta osin. Ei olisi tarkoituksenmukaista eikä mahdollista auditoida Suomea ja Ahvenanmaata kahtena erillisenä osapuolena, koska Ahvenanmaalla ei ole sopimuspuolen asemaa kyseisissä kansainvälisissä järjestöissä.

Ahvenanmaalla on jo nykytilanteessa mahdollisuus vaikuttaa ennakkoon ja osallistua merenkulun kansainvälisten sääntöjen kehittämiseen. Näin ollen ei liene tarkoituksenmukaista lisätä menettelyjä, jotka lisäisivät hallinnollista taakkaa ja voisivat siten viivyttää lainsäädännön valmistelua ja toimeenpanoa.

## **6 luku Tuomiovalta**

Ei huomautettavaa.

## **7 luku Hallinto**

Valtion toimivaltaa koskevat erityissäännökset: Lennonjohdon kieli

Ehdotuksen 48 §:n 11-kohdan mukaan lennonjohdon kieli Ahvenanmaan ilmatilassa olisi itsehallintolain voimaantulon jälkeen ruotsi ja englanti.

Suomessa ilmaliikennepalvelun kielenä on vakiintuneesti ollut suomi ja englanti. Liikenteen turvallisuusviraston ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajan näkemysten mukaan nykytilanne olisi järkevää säilyttää, eli lennonjohtopalvelua suomen ja englannin kielillä tulisi tarjota koko Suomen lentotiedo-tusalueella pois lukien ne alueet, joilla ilmailulain 108 § perustuen palvelua on tarkoituksenmukaista tarjota ainoastaan englannin kielellä. Läheskään kaikilla ilmailijoilla ei ole riittävää kielitaitoa toimia ilmatilassa, jossa palvelua annettaisiin ainoastaan ruotsin ja englannin kielellä. Tällaisella vaatimuksella olisi näin negatiivinen vaikutus ko. alueen käytettävyyteen / saavutettavuuteen ja ilmailun sujuvuuteen. Lisäksi kehitys osoittaa, että ilmailu olisi siirtymässä enenevässä määrin kohti yhden kielen palveluja, joten esitetty muutos olisi vastakkainen tähän yleiseen suuntaukseen.

Ahvenanmaan ilmatila ei muodosta erillistä itsenäistä ilmatilan lohkoa. Ahvenanmaan ilmatilassa lähi- ja lähestymislennonjohtopalveluja tarjoaa Maarianhaminan lentoaseman lennonjohto. Aluelennonjohtopalveluja tarjoaa Suomen aluelennonjohto suomeksi ja englanniksi. Maarianhaminan lentoaseman aukioloaikojen ulkopuolella palvelua tarjoaa Suomen aluelennonjohto. Ehdotettu vaatimus palvelun tarjoamisesta ruotsin kielellä koskisi täten myös

Suomen aluelennonjohtoa ja johtaisi lennonjohtajien mittavaan uudelleen koulutustarpeeseen ja lisääntyneisiin kustannuksiin.

Lentäjien ja lennonjohdon kielitaitovaatimukset perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmajärjestö ICAO:n standardeihin. ICAO:n standardeihin perustuvien yhteiseurooppalaisten vaatimusten mukaan mittari-lentokelpuutusta, usean ohjaajan miehistölupakirjaa ja liikennelentäjän lupakirjaa varten hakijan on oltava osoittanut, että hän osaa käyttää englannin kieltä. Lupakirjan haltijalla on oltava lupakirjaan lisättävä kielitaitomerkitä ja näiden lentäjien on ymmärrettävä englannin kielellä tarjottu ilmaliikenne-palvelu.

Eurooppalainen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky, SES) käsittelevä lainsäädäntökokonaisuus lähtee siitä, että lentoliikenteen sujuvoittamiseksi ja turvallisuuden lisäämiseksi ilmatilan sirpaleisuutta (fragmentation) vähennetään. Ehdotus sellaisen alueen luomiseksi, jossa luotaisiin laajemmasta kokonaisuudesta poikkeava järjestely, olisi vastoin tätä yleistavoitetta eikä näin ollen ole kannatettava.

## **8 luku Aloite, neuvottelu, kuuleminen, virka-apu ja toimivaltariidat**

Itsehallintolakiehdotuksessa asetetaan valtakunnan viranomaisten neuvotteluvelvoite (50 §) Ahvenanmaalle erityisen merkityksellisissä toimenpiteissä. Tämä ehdotus on kannatettava ja läheisesti yhdenmukainen mm. Pohjoismaiden saamelaisopimuksen säännösten kanssa.

## **9 luku Ahvenanmaan talous**

-

## **10 luku Kansainväliset velvoitteet**

-

## **11 luku Euroopan unionin asiat**

-

## **12 luku Virkakieli ja kielelliset oikeudet**

-

## **13 luku Erityisiä säännöksiä**

-

## **14 luku Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

-

## **Suhde perustuslakiin ja lainsäätämisyjärjestykseen**

-

**Yleisperustelut (Nykytila ja sen arviointi, Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset, Esityksen vaikutukset, Hallituksen esityksen valmistelu)**

-

**Muuta**

Ruokola Silja  
Liikenne- ja viestintäministeriö - Konserniohjausosasto