

Asia: VN/410/2022

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja liikenteen palveluista annetun lain 128 ja 197 §:n muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n lausunto koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja liikenteen palveluista annetun lain 128 ja 197 §:n muuttamisesta

Fintraffic Lennonvarmistus Oy haluaa kiittää mahdollisuudesta lausua ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain muutosesityksiin.

Esitettyssä muodossaan ilmailulain pykälät koskien U-space -lainsäädännön kansallisia toimintamalleja ovat riittävän joustavat ja mahdollistavat erityyppiset lähestymistavat U-space -lainsäädännön kansallisten päätösten tekemiseksi.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutoksia lentoesteisiin liittyvään lupamenettelyyn. Aiempaa ilmailulain 158 §:ää muutettaisiin ja lakiin lisättäisiin uusi 158 a §, jossa säädettäisiin lentoesteluvan myöntämisestä. Ehdotuksen mukaan luvan lentoesteelle myöntäisi edelleen hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto, mutta hakemukseen ei enää tulisi liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antamaa lausuntoa.

Nykyisen lainsäädännön puitteissa toteutettua lentoestelupa- ja lausuntokäytäntöä on noudatettu jo kauan. Käytäntö on muotoutunut aikanaan mm. lentoasematoiminnan ja lennonvarmistuksen yhtiöittämissä johdosta, eikä lainsäädäntöä ole täsmennetty vastaamaan vallitsevaa tilannetta. Fintraffic ymmärtää, että Fintrafficin veloittama lentoesteluvasta peritty maksu on terminä ongelmallinen valtion maksuperustelain nojalla, mutta peruste tehtävästä aiheutuvien kustannusten veloittamiseen luvan hakijalta on perustunut lainsäädäntöön. Ilmailulakiin 1242/2005 liittyvässä hallituksen esityksessä 139/2005 todetaan silloisen lentoesteitä koskevan pykälän 159 § osalta, että esteen vaatimasta selvitystyöstä ja karttapohjan päivityksestä (mikäli lentoesteet merkitään ilmailukarttoihin) aiheutuvat kustannukset on peritty luvan hakijalta. Lisäksi nimenomaisesti todetaan, että järjestelmää ei ole tarkoitus muuttaa. Sen jälkeen on erikseen säädetty asetuksella lentoesteluvan maksullisuudesta.

Hallituksen esityksessä ilmailulain 158 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että lentoestelupaa haettaessa hakemukseen ei enää tulisi liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antamaa

lausuntoa. Pykäläkohtaisissa perusteluissa on kuitenkin todettu, että ”olisi myös jatkossa ensiarvoisen tärkeää, että Liikenne- ja viestintävirasto saisi lausuntoja haetuista lentoesteistä kaikilta niiltä, joita asia koskee”. Lainkohta ehdotetussa muodossaan ei kuitenkaan sisällä ilmailiikennepalveluntarjoajan ja muiden asianosaisten kuulemista osana Liikenne- ja viestintäviraston lentoesteluvan käsittelyprosessia. Ilmeisesti viranomaisen tarkoituksena kuitenkin olisi käytännössä pyytää jatkossa lausuntoja eri asianosaisilta, joiden palveluihin tai suunnitelmiin lentoesteellä voisi olla vaikutusta.

Fintrafficin käsityksen mukaisesti ehdotuksen toteutuessa se tulisi jatkossa ainoastaan antamaan lausunnoissaan näkemyksen esteen vaikutuksista sen ylläpitämiin lentomenetelmiin sekä lentoliikenteen sujuvuuteen, kuten esimerkiksi operatiivisiin vaikutuksiin. Fintraffic korostaa, että lentoestelausuntoprosessiin on kuitenkin käytännössä liittynyt tämän lisäksi lukuisia muita tehtäviä, joita Fintrafficialla ei enää olisi ehdotetun mukaisessa tilanteessa mahdollisuutta hoitaa. Tällaisia tehtäviä ovat muun muassa lentoestetietokannan ylläpito (Traficom päätös 18.3.2019 116583.05.00.16.00/2019) sekä lentoesteiden haltijoiden ilmoittamien tietojen välittäminen ilmailutiedotuspalveluun julkaistavaksi ilmailijoille ilmailutiedotusjärjestelmän kautta, lentoasemien esterajoituspintoihin liittyvät vaikutustenarvioinnit sekä lentoesteisiin liittyvät asiakaspalvelutehtävät. Esitysluonnoksesta ei ilmene, että tällaisia yksityiskohtaisia vaikutuksia olisi selvitetty riittävästi, jotta voitaisiin varmistua lentoturvallisuuden kannalta kriittisten lentoestetietojen käsittelystä ja niiden vaikutusten hallinnoinnista sekä oikea-aikaisesta julkaisusta ilmailijoille ilmailutiedotusjärjestelmän kautta.

Keskeisin näistä tehtävistä on lentoesteitä koskevan tietokannan hallinnointi ja ylläpito. Tietokannassa on ylläpidetty ajantasaista tietoa annetuista lentoestelausunnoista sekä lentoesteiden haltijoiden ilmoittamista lupaa tai lausuntoa koskevista tiedoista. Tietokantaan on tällä hetkellä liitetty järjestelmätoiminnallisuudet, joita on käytetty valmistumisilmoituksen vastaanottamisen jälkeen välitettäessä ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaisua edellyttäviä kohteita koskevat tiedot ilmailutiedotuspalveluun julkaistavaksi ilmailijoille ilmailutiedotusjärjestelmän kautta. Fintraffic vastaa AIS-palveluntarjoajana sille julkaistavaksi toimitettujen tietojen julkaisemisesta ilmailutiedotusjärjestelmässä, mutta lentoesteiden osalta julkaisua edellyttävien kohteiden tunnistaminen toimitetuista tiedoista sekä välittäminen julkaisua varten on liittynyt keskeisesti lentoesteprosessiin, jota hallituksen esityksessä nyt on ehdotettu muutettavaksi. Muutoksen myötä julkaisua edellyttävien valmiita tai valmistuvia lentoesteitä koskevien tietojen hallinta ja julkaistavaksi toimittaminen tulisi siis järjestää uudella tavalla.

Lentoesterekisterin ja lentoestetietojen hallinnan kehittäminen liittyy yhtenä osa-alueena tiiviisti kansallisiin ratkaisuihin ilmailun paikkatiedon hallintamallista, mutta tämä kehitystyö ei Fintrafficin käsityksen mukaan ole edennyt siten, että kansallisella tasolla olisi käytettävissä järjestelmäteknisiä ratkaisuja korvaamaan nykyinen järjestely lakiehdotuksen tullessa esityksen mukaisesti voimaan vuoden 2023 tammikuussa. Siksi olisi olennaista turvata nykyisen järjestelyn jatkuvuus, kunnes mahdolliset uudet järjestelmätekniset ratkaisut olisivat käytettävissä.

Fintraffic on käytännössä tehnyt lentoestelausuntoja varten myös vaikutusarvioita tai alustavia analyysitarvearvioita suhteessa lentoasemien esterajoituspintoihin Finavian kanssa sovitusti, sekä asiantuntija-arvioita esterajoituspintoja läpäisevien esteiden vaikutusten hallinnasta. Fintrafficin käsityksen mukaan lentopaikan pitäjillä, erityisesti muilla kuin Finavialla, ei tällä hetkellä ole riittäviä resursseja tai osaamista tuottaa lentoesteprosessin edellyttämiä analyyseja suhteessa esterajoituspintoihin.

Fintraffic on myös tarjonnut asiakaspalvelua lentoestelausunnon hakijoille. Erilaisia kyselyjä tulee paljon ja tällaiselle palvelulle on todettu olevan selkeä tarve.

Tilapäisiä kohteita koskevia lentoestelausunnotopyyntöjä tulee usein lyhyellä varoitusajalla, juuri ennen aiottua toiminnan aloittamista. Nykyisessä toimintamallissa, Fintrafficin antaessa lentoestelausunnon, on tarvittaessa toteutunut hyvin nopea vasteaika. Esitetyn mukaisessa mallissa viranomaisen pyytäessä lausuntoa useilta eri toimijoilta ja toimijoiden tarvitessa kukin oman vasteaikansa, toimintamalli ei mahdollista asian riittävän nopeaa käsittelyä kiireellisissä tilanteissa. Uudessa mallissa lausunnon toimittajia olisi useita ja näillä eritasoisia mahdollisuuksia täyttää velvollisuutta.

Mikäli uuteen toimintamalliin siirrytään, Fintraffic pitää ehdottomana edellytyksenä, että viranomaisen analyysipyynnöissä estekohteen tiedot välitetään sähköisesti ja koneluettavassa muodossa. Asetus EU 2017/373 edellyttää, että ANS-palveluntarjoajan käsitellessä ilmailutietoja, tiedot lähetetään sähköisesti. Myös liikenteenpalveluista annetun lain 144 §:n nojalla liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla (ml. lennonvarmistus) on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaisilta tietoja, jotka ovat välttämättömiä sen laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tiedot toimitetaan lain mukaan maksutta rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Yksityiskohtaiset kommentit esitysluonnoksesta

Esitysluonnoksen kohdassa 3, Nykytila ja sen arviointi, sekä myös kohdan 7 säädöskohtaisissa perusteluissa koskien pykälää 158 a § on lentoestelausuntoja koskien todettu, että asianomainen ilmailiikennepalvelun tarjoaja, käytännössä yleensä Fintraffic Lennonvarmistus Oy, pyytää omaa lausuntoaan varten lausuntoa muilta toimijoilta, joihin suunnitellulla lentoesteellä olisi vaikutusta. Tältä osin Fintraffic tarkentaa, että pääsääntöisesti lausuntoa annettaessa ei ole pyydetty lausuntoja muilta toimijoilta. Fintraffic on kuluvan vuoden aikana pyytänyt lausuntoa varten joidenkin, esterajoituspintoja todennäköisesti läpäisevien estekohteen tapauksissa lentoaseman pitäjältä tarkempaa analyysia, koska täsmälliset tiedot esterajoituspinnosta on lentoaseman pitäjällä ja EU-asetuksen mukaisesti nämä vastaavat esterajoituspinnosta.

Edelleen esitysluonnoksen kohdan 3 viimeisessä kappaleessa todetaan, että tarvittaisiin taho, joka voisi myöntää lentoesteluvat puolueettomasti. Fintraffic huomauttaa, että jo nykytilanteessa lentoesteluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto.

Esitysluonnoksen kohdassa 4.2 todetaan, että viranomaisen pyytäisi jatkossa lentoestelupahakemuksista lausunnot niiltä ilmailiikennepalvelujen tarjoajilta ja lentomenetelmäsuunnittelijoilta, joiden palveluihin tai suunnitelmiin lentoesteellä voisi olla vaikutusta. Koska lentopaikan pitäjät vastaavat esterajoituspintojen suojaamisesta, sekä niitä läpäisevien esteiden julkaisemisesta, myös lentopaikan pitäjiä tulisi tässä yhteydessä kuulla. Fintraffic huomauttaa, että lainkohta ei kuitenkaan ehdotetussa muodossaan sisällä ilmailiikennepalveluntarjoajan ja muiden asianosaisten kuulemista osana Liikenne- ja viestintäviraston lentoesteluvan käsittelyprosessia.

Esitysluonnoksen kohdan 4.2 lopussa todetaan, että Ilmailiikennepalvelun tarjoajan, joka lausuntoja käsitellessään saa etukäteistietoa suunnitteilla olevista lentoesteistä, julkaisee niistä paikkatietoa ja suunnittelee lentoesteitä, voidaan katsoa olevan erityisasemassa esimerkiksi suhteessa muihin lentomenetelmäsuunnittelua tarjoaviin toimijoihin verrattuna. Fintraffic ei tunnista lentoestelausuntoja koskevien tietojen kautta saatavaa sellaista erityisasemaa, jolla olisi merkitystä edellytyksiin suunnitella lentomenetelmiä suhteessa muihin toimijoihin. Lentoesterekisterin tietoja,

joita menetelmien suunnittelussa käytetään, voi paikkatietoaineistona tilata kuka tahansa, eli ne ovat kaikkien saatavilla.

Toisaalta Ilmaliikennepalvelun tarjoajan oikeutta luovuttaa tietoja eteenpäin on rajoitettu. Liikenteen palveluista annetun lain 146 §:n mukaan liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaja (ml. lennonvarmistus) ei saa antaa salassa pidettäviä tai liikesalaisuuksiksi katsottuja tietoja eteenpäin, ellei se ole välttämätöntä yleisen turvallisuuden tai liikenneturvallisuuden turvaamiseksi tai vakavan ympäristövahingon estämiseksi. Tietojen on oltava tällöin sellaisessa muodossa, että niistä ei voida erottaa yksittäisiä käyttäjiä eivätkä liikesalaisuudet vaarannu. Mahdollisten liikesalaisuuksiksi katsottavien tietojen luottamuksellisuus tulisi huomioida myös ehdotetussa toimintamallissa, jossa Liikenne- ja viestintävirasto kuulisi estehankkeista laajasti eri asianosaisia.

Esitysluonnoksen kohdan 7 säädöskohtaisissa perusteluissa todetaan pykälän 158 a §:n osalta, että ilmaliikennepalvelun tarjoaja on laskuttanut lausunnoistaan ilman lainmukaista perustetta. Fintraffic huomauttaa, että on virheellistä todeta, että tähän ei olisi lainmukaista perustetta, vaikka maksusta ei nimenomaisesti olisikaan säädetty laissa. Ilmailulakiin 1242/2005 liittyvässä hallituksen esityksessä 139/2005 todetaan silloisen lentoesteitä koskevan pykälän 159 § osalta, että esteen vaatimasta selvitystyöstä ja karttapohjan päivityksestä (mikäli lentoesteet merkitään ilmailukarttoihin) aiheutuvat kustannukset on peritty luvan hakijalta.

Edelleen kohdassa todetaan, että ilmaliikennepalvelun tarjoaja on muuttuneen lainsäädännön myötä joutunut jättämään lausunnon antamatta tapauksissa, jossa haettu lentoeste on vaikuttanut sellaiseen lentomenetelmään, jota se ei ole itse suunnitellut. Tältä osin Fintraffic huomauttaa, että lentoestelausunto on annettu kaikista kohteista, joista lausunto on pyydetty. Muuttuneen lainsäädännön vuoksi se ei kuitenkaan ole enää voinut lausunnoissaan todeta vaikutuksista kuin koskien niitä lentomenetelmiä, jotka sillä on tiedossaan. Nykyinen lainsäädäntö mahdollistaa lentomenetelmiä, jotka eivät ole olleet Fintrafficin ylläpidossa ja täten niiden analysointi lausunnon antamisen yhteydessä ei ole ollut mahdollista.

Ilmailulain 158 §:ssä on erikseen todettu, että lentoestelupaa ei tarvita lentopaikan pitäjän asettamille tai sen toimeksiannosta asetettaville laitteille, rakennelmille tai merkeille. Käytännössä tällaisillekin kohteille on kuitenkin haettu lentoestelausunto, vaikka nykyinen 158§ ei sitä vaadi. Tämä menettelytapa on mahdollistanut vaikutusten ja operatiivisten reunaehtoien selvittämisen, sekä esteen tietojen julkaisun tarvittaessa. Esitysluonnoksesta ei käy ilmi, kuinka nämä vaikutukset selvitetäisiin jatkossa, mikäli lentoestelausuntoja ei annettaisi. Vastaavasti tulee luoda uudet menettelytavat mahdollisten esterajoituspintoja läpäiseviä esteitä koskevien tietojen toimittamiseksi julkaistavaksi ilmailutiedotusjärjestelmässä.

Esitetyn uuden 158 a §:n mukaisesti lentoestelupa on myönnettävä, jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Tässä yhteydessä on huomioitava myös lentomenetelmämuutoksista aiheutuvat kustannukset ja niiden kattaminen. Vaikka esteen haittavaikutukset olisivat hallittavissa lentomenetelmämuutoksin, aiheutuu muutoksista aina kustannuksia. Nämä kustannukset tulisi tarvittaessa pystyä kohdentamaan lentoesteluvan hakijalle.

Ehdotetussa 158 a §:ssä on uusi kohta, jonka mukaisesti lentoestelupaa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja. Fintraffic huomauttaa, että hyvin usein lentoesteluvan hakijana voi olla myös muu kuin omistaja.

Julkisen hallintotehtävän antaminen

Mikäli lakiehdotus hyväksyttäisiin ja se tulisi voimaan esitettyssä muodossa, niin Fintrafficin käsityksen mukaan sillä olisi vaikutusta Fintrafficin tämänhetkisiin tehtäviin vastata lentoestetietokannan ylläpidosta, välittää lentoesteitä koskevia tietoja ilmailutiedotuspalveluun julkaistavaksi ilmailijoille ilmailutiedotusjärjestelmässä, lentoasemien esterajoituspintoihin liittyviin vaikutustenarviointeihin sekä lentoesteisiin liittyviin asiakaspalvelutehtäviin. Fintrafficin näkemyksen mukaan näissä tehtävissä on myös ainakin osin kyse julkisesta hallintotehtävästä, jonka antaminen viranomaistoiminnan ulkopuolelle tulisi tapahtua perustuslaissa täsmennetyllä tavalla.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt esimerkiksi viranomaisen vastuulla olevaa ja hyvään hallintoon perustuvaa neuvontaa julkisena hallintotehtävänä (PeVL 11/2006 vp), joka ei sisällä julkisen vallan käyttöä. Oikeuskäytännössä ja -kirjallisuudessa digitaalisen palvelun tarjoaminen ja digitaalisen palvelun sisällön ylläpitotehtävät on katsottu julkiseksi hallintotehtäväksi (KHO 2018:172; Voutilainen, Digitaalisten palvelujen sääntely s. 39-40). Sen sijaan viranomaisen ostopalveluna hankkiman ja viranomaisen lukuun toimivan tietojärjestelmän mahdollista virheellistä toimintaa on arvioitava kuten viranomaisen omaa tietojärjestelmää (MAO 671/2018, 27.12.2018).

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Perustuslain lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Joissakin tapauksissa, kuten julkisia palvelutehtäviä siirrettäessä, asiasta voidaan kuitenkin säätää tai päättää myös lain nojalla.

Tällä hetkellä Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n velvollisuus ylläpitää lentoestetietokantaa perustuu Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen 18.3.2019 116583.05.00.16.00/2019, mikä ei täytä perustuslain vaatimuksia tehtävän antamisesta lailla tai lain nojalla.

Nyt ehdotetusta lainkohdasta tai sen perusteluista ei ilmene, onko Liikenne- ja viestintäviraston tarkoitus jatkossa tuottaa lentoestetietokannan ylläpito itse, ostaa järjestelmän tekninen ylläpito kaupallisilta markkinoilta vai antaa digitaalisen palvelun/tietojärjestelmän ylläpito sekä mahdollisesti asiakaspalvelutehtävät julkisena hallintotehtävänä Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n hoidettavaksi.

Mikäli kyse olisi julkisen hallintotehtävän antamisesta yksityiselle yhteisölle hoidettavaksi, niin lainkohdasta tulisi ilmetä, onko lainsäätäjän tarkoituksena siirtää tietojärjestelmän/digitaalisen palvelun järjestämisvastuu yksityiselle itsenäisellä toimivaltuudella hoidettavaksi vai onko tehtävässä kyse viranomaista avustavasta julkisesta hallintotehtävästä.

Mikäli kyse on avustavasta julkisesta hallintotehtävästä, niin lakiehdotuksessa tai sen perusteluissa tulisi arvioida ja täsmentää digipalvelulain ja tiedonhallintalain mukaisten vaatimusten ja velvollisuuksien kohdentuminen sekä tietoturvallisuuteen liittyvien vastuiden jakautuminen viranomaisen ja julkista hallintotehtävää hoitavan tahon välillä. Tiedonhallintalaki ja digipalvelulaki kun velvoittavat suoraan sekä viranomaista että julkista hallintotehtävää hoitavaa yksityistä yhteisöä. Epäselvää on, voiko esimerkiksi vastuu tietoturvasta olla jaettua viranomaisen ja julkista hallintotehtävää hoitavan yksityisen yhteisön kesken. Epäselväksi myös jää, tuleeko lentoestetietojärjestelmä ja sen sisältämä tietovaranto sisällyttää osaksi viranomaisen/tiedonhallintayksikön (Traficom) tiedonhallintalain 5 §:n mukaista tiedonhallintamallia ja tiedonhallinnan muutosten arviointia.

Kansallinen kehitys

Liikenne- ja viestintävirasto on vuonna 2016 julkaissut Ilmailun paikkatiedon hallintamallin (Trafin julkiasuja 27/2016). Julkaisussa on kuvattu tavoitetta, jossa perustettaisiin niin kutsuttu eTOD-tietovaranto, joka sisältäisi vaatimusten mukaiset maasto- ja estetiedot. Tiedot voisivat perustua sekä Maanmittauslaitoksen ylläpitämän kansallisen maastotietokannan tietoihin että osaltaan lentoestelupaprosessin kautta saataviin tietoihin.

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO on määritellyt niin kutsutun TOD -tietokokonaisuuden (Terrain and Obstacle Data), jonka julkaisua se valtioilta edellyttää. Nykyinen lentoestelupaprosessi ei tuota tietosisällöltään kaikilta osin riittäviä tietoja, joita asetus edellyttää ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaisemaan. Rekisterin ylläpitäjä ei voi vastata tiedoista, joita sille toimitetaan vaan ainoastaan, että ylläpidettävä tieto ei prosessin aikana muutu.

Tilanteen korjaamiseksi säädöksissä tulisikin tunnistaa tarve määritellä lentoesteen pystyttäjiä ja ylläpitäjiä koskevat vaatimukset siten, että estetietokokonaisuuksia koskevat vaatimukset on mahdollista saada täytettyä kyseisten kohteiden osalta. Käytännössä tämä tarkoittaisi muun muassa velvoitetta tiettyjen, julkaistavan esteen kriteerit täyttävien kohteiden mittaukselle esteen pystytyksen jälkeen, sekä muiden asetuksessa määriteltyjen tiedon laatuvaatimukset täyttävien tietojen toimittamiselle kohteesta. Olisi myös ensiarvoisen tärkeää, että eri osapuolien roolit ja vastuut olisivat säädöksissä selkeästi määritelty.

Tässä yhteydessä olisi hyödyllistä selvittää myös lentoesteluvan ja muiden rakentamiseen liittyvien viranomaislupien prosessien mahdolliset päällekkäisyydet ja varmistaa tietojen yhteentoimivuus. On mahdollista, että esimerkiksi kuntien rakennuslupaprosesseissa jo osittain toteutetaan samankaltaisia toimenpiteitä ja kerätään tietoja, joita lentoestekokonaisuudesta on tunnistettu puuttuvan. Myös lentoesteprosessissa voi syntyä tietoa, joka olisi kunnille hyödyllistä.

Edellä mainitut toimenpiteet tukisivat Kansallisen paikkatietostrategian 2022-2025 toteutusta. Siinä yhtenä strategisena tavoitteena on julkisen sektorin palvelukykyyn ja tuottavuuden parantaminen päällekkäisten tietovarastojen syntymistä välttämällä sekä tietojen yhteentoimivuuden varmistamisella. Tämä edellyttäisi kuitenkin kansallista tavoitteiden määrittelyä, jossa tämä olisi huomioitu.

Fintrafficin ehdotus

Fintrafficin käsityksen mukaan, mikäli lakiehdotus hyväksyttäisiin ja se tulisi voimaan esitetyssä muodossa, aiheutuisi siitä monia käytännön tason toiminnallisia ongelmia. Nämä korostuisivat erityisesti tilanteessa, jossa korvaavia teknisiä ratkaisuja tukemaan uutta toimintamallia ei vielä ole toteutettu. Fintrafficilla on myös asiassa erityisosaamista, jota Suomessa on erittäin rajallisesti.

Fintrafficin arvion mukaan se voisi jatkossakin vastata nykyisenkaltaisten vaikutusanalyyysien ja liittämissä prosessien suorittamisesta, mikäli sille laissa osoitettaisiin tämä julkisena tai avustavana julkisena hallintotehtävänä ja palvelun tuottamisesta aiheutuvat kustannukset tulisivat katetuiksi. Tällaisessa toimintamallissa lentoesteluvan hakija voisi hallituksen esityksessä ehdotetun mukaisesti hakea lentoestelupaa Liikenne- ja viestintävirastolta ilman nykyisenkaltaista erillistä lentoestelausuntoa, mutta Liikenne- ja viestintävirasto välittäisi ennen lupapäätöksen tekemistä lupahakemuksen Fintrafficille vaikutusten arviointia ja tietojen lentoestelausuntorekisteriin lisäämistä varten.

Fintraffic toteaa, että Liikenne- ja viestintäviraston liikenteen suoritemaksuja koskevaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitettä (1255/2021, muutos 496/2022) ehdotetaan parhaillaan muutettavaksi. Asetuksen liitteessä ei ole mainintaa Liikenne- ja viestintäviraston luvan hakijalta veloittamasta lentoestelupamaksusta ja sen suuruudesta.

Lentoestelupamenettely ja siitä Fintrafficille aiheutuvien henkilötyön ja teknisluontoisten kustannusten korvaaminen on mahdollista toteuttaa niin, että Traficom veloittaa kansalaiselta/ilmailun toimijalta maksuperustelakiin ja -asetukseen perustuvan lupamaksun, mutta samaan aikaan Traficom ja Fintrafficin välisen sopimuksen nojalla näillä maksuilla Traficom korvaa Fintraffic suorittamasta järjestelmän ylläpidosta ja muusta työstä aiheutuneet kustannukset. Tällöin Fintraffic ei veloita maksua suoraan luvan hakijalta, vaan kustannukset korvataan Traficom toimesta.

Fintraffic arvioi, että se voisi tutkia lausunnoissaan vaikutuksia suhteessa lentoasemien esterajoituspintoihin niiltä osin, kun lentopaikan pitäjät ovat sille toimittaneet arvioinneissa sovellettavat esterajoituspinnot paikkatietoaineistona. Lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajien tulisi määritellä ja ilmoittaa alueet, joilla nämä ylläpitävät lentomenetelmiä, jolloin kyseiselle alueelle sijoittuvista estehankkeista pyydetäisiin erillinen vaikutusarvio kyseiseltä lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajalta. Täten myös muiden lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajien ylläpitämät lentomenetelmät tulisivat huomioiduksi. Tällä menettelytavalla voisi tarvittaessa huomioida myös yksityiset lentomenetelmät. Tarvittaessa, mikäli kumottua ilmailumääräystä OPS M3-14 vastaavat luvasta vapauttamista koskevat reunaehdot olisivat määriteltynä, Fintraffic voisi arviossaan myös todeta, mikäli lentoestelupaa ei tarvita.

Fintraffic ylläpitäisi nykyistä tai toiminnallisesti vastaavan kaltaista rekisteriä antamistaan lentoestelausunnoista sekä lentoesteiden haltijoiden ilmoittamista lupaa tai lausuntoa koskevista tiedoista. Tästä riippumatta tulisi kuitenkin edelleen kansallisesti kehittää Ilmailun paikkatiedon hallintamallin mukaista eTOD-tietovarantoa.

Mikäli kansallisesti nähdään tarkoituksenmukaiseksi, estelupahakemuksesta viranomaisen voisi toimittaa Fintrafficille analysointia varten ainoastaan esteen vaikutusten analysointiin tarvittavat tiedot. Tällöin hakijoiden tiedoista koostuva henkilörekisteri pysyisi ainoastaan Liikenne- ja viestintävirastolla. Vastaavasti esterekisteriin voitaisiin järjestää yhteys rajapinnan kautta viranomaisille ja muille määritellyille tahoille.

Fintrafficin ehdottamassa tilanteessa esteluvan hakijan asiointi helpottuisi nykyisestä, koska erillistä lentoestelausuntoa ei enää tarvitse hakea. Samalla pitäydyttäisiin kuitenkin muutoin toiminnallisesti lähellä nykyistä järjestelyä, jolla varmistettaisiin liitännäisprosessien paras toimivuus ja pystyttäisiin hyödyntämään erityisosaamista, jota Suomessa on käytettävissä hyvin rajallisesti.

Muilta osin Fintraffic lennonvarmistus Oy:llä ei ole lausuttavaa lakiesityksiin.

Andersson Stina
Fintraffic Lennonvarmistus Oy