

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ilmailulakia ja liikenteen palveluista annettua lakia. Esityksellä annettaisiin Euroopan unionin niin sanottua U-space-täytäntöönpanoasetusta täydentävä kansallinen sääntely. U-space-täytäntöönpanoasetuksessa vahvistetaan säännöt ja menettelmät, jotka koskevat miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien turvallista käyttöä U-space-ilma-tilassa, miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien turvallista integrointia ilmailujärjestelmään ja U-space-palvelujen tarjoamista.

Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksellä perustaa U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitetun U-space-ilmatilan, jossa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä voidaan harjoittaa toimintaa ainoastaan U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettujen U-space-palvelujen tukena.

Esityksessä ehdotetaan, että valtioneuvosto voisi nimetä yksinoikeudella toimivan U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajan. Vaihtoehtoisesti tätä tehtävää hoitaisi toimivaltaisena viranomaisena toimiva Liikenne- ja viestintävirasto tai yksityinen tai julkinen palveluntarjoaja, jolle viranomainen olisi siirtänyt tehtävän.

Lisäksi säädettäisiin U-spaceen liittyvän tiedon asettamisesta saataville.

Esityksessä ehdotetaan muutoksia myös lentoesteisiin liittyvään lupamenettelyyn. Ehdotuksen mukaan luvan lentoesteelle myöntäisi hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto eikä hakemukseen tulisi enää liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antamaa lausuntoa.

Lisäksi ilmailulakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan eräitä teknisluonteisia muutoksia.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 26.1.2023.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu	4
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	5
3 Nykytila ja sen arviointi.....	5
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	7
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	7
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	8
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	10
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	10
6 Lausuntopalaute.....	10
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	10
7.1 Ilmailulaki	10
7.2 Laki liikenteen palveluista	16
8 Voimaantulo	16
9 Toimeenpano ja seuranta	16
10 Suhde muihin esityksiin.....	17
10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	17
10.2 Suhde talousarvioesitykseen	17
11 Suhde perustuslakiin ja säätämjärjestys	17
VALITSE KOHDE.....	20
ilmailulain muuttamisesta	20
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	24

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

U-space

Komissio antoi 22.4.2021 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/664 U-spacen sääntelykehyksestä (jäljempänä *U-space-täytäntöönpanoasetus*). U-space-ilmatilalla tarkoitetaan ilmatilaa, jossa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä voidaan harjoittaa toimintaa ainoastaan U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettujen U-space-palvelujen tukemana. Samana päivänä annettiin komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/666 asetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta U-space-ilmatilassa harjoitettavaa miehitettyä ilmailua koskevien vaatimusten osalta sekä komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/665 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajille valvottuun ilmatilaan nimetyssä U-space-ilmatilassa asetettavista vaatimuksista.

Asetusten mukaan U-space-ilmatilassa toimii yksi tai useampi U-space-palveluntarjoaja, joka tarjoaa miehittämättömälle ilmailulle palveluja, kuten lennätyslupa ja paikkatiedot muusta liikenteestä. Lisäksi U-spacessa tarjotaan yleistä tietopalvelua, joka koostuu staattisen ja dynaamisen datan jakamisesta U-space-palvelujen tarjoamisen mahdollistamiseksi miehittämättömien ilma-alusten liikenteen hallintaa varten.

U-space-täytäntöönpanoasetuksessa jätetään tiettyjä asioita, kuten U-space-ilmatilan perustamismenettely ja U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajan nimeäminen, jäsenvaltioiden päätettäväksi. Näistä asioista ehdotetaan säädettävän kansallisesti ilmailulaissa (864/2014).

Lentoesteet

Lentoesteellä tarkoitetaan rakennelmaa tai laitetta, joka voi häiritä lentoliikennettä tai ilmailua palvelevia laitteita tai muutoin aiheuttaa vaaraa lentoturvallisuudelle. Lentoesteelle on ilmailulain 158 §:n mukaan haettava Liikenne- ja viestintäviraston lentoestelupa. Lentoesteluvan myöntämistä harkittaessa arvioidaan muun muassa vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin sekä lentomenetelmiin. Lupahakemukseen on liitettävä asianomaisen ilmaliikennepalveluntarjoajan lausunto. Käytännössä tämä on tarkoittanut Fintraffic ANS:ia, joka on ollut myös ainoa lentomenetelmien laatija Suomessa.

Tammikuussa 2022 sovellettavaksi tulleen ilmaliikenteen hallintaa koskevan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/373 ja siihen liittyvän ilmailulain 110 §:n muutosten (laki 1327/2021) myötä lentomenetelmäsunnittelua tarjoavien toimijoiden määrä on kasvanut, jolloin eri toimijoiden suunnitteleminen menetelmien yhteentoimivuuden ja koordinoinnin tarve korostuu. Näiden muutosten seurauksena lentoesteellä voi olla vaikutuksia sellaiseen lentomenetelmään, joka ei ole asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan tiedossa.

EU-sääntelyn ja ilmailulain 110 §:n muutosten edellyttämiä muutoksia lentoestelupaprosessiin on arvioitu jo HE 197/2021 vp:n valmistelun yhteydessä. Tuolloin todettiin, että lentoesteluprosessia koskevaa sääntelyä on syytä tarkastella ehdotettua laajempuna kokonaisuutena ja erillisessä hankkeessa.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto (EASA) antoi Euroopan komissiolle lausuntonsa U-space-sääntelystä maaliskuussa 2020 (EASA Opinion No 01/2020). Lausunnon liitteenä EASA antoi täytäntöönpanoasetusta koskevan luonnoksen, jota käytettiin pohjana komission täytäntöönpanoasetuksen valmistelussa.

Komissio antoi lentoturvallisuusasioita käsittelevän EASA-komitean jäsenille ehdotuksen täytäntöönpanoasetukseksi miehittämättömän ilmailun U-space-sääntelystä 16.6.2020. Komission ehdotus oli merkittävästi erilainen kuin EASA:n alkuperäinen ehdotus. Täytäntöönpanoasetusehdotusta käsiteltiin EASA-komitean kokouksissa kesällä ja syksyllä 2020. U-space sääntelypakettiin liittyvät uudet asetukset ja asetusmuutokset hyväksyttiin EASA-komitean äänestyksessä helmikuussa 2021.

Täytäntöönpanoasetusehdotuksesta laadittu U-kirjelmäluonnos käsiteltiin liikennejaoston kirjallisessa käsittelyssä 6.7.2020–7.7.2020. Valtioneuvoston kirjelmä annettiin eduskunnalle valtioneuvoston yleisistunnon 23.7.2020 päätöksellä (U 38/2020 vp). U-jatkokirjelmäluonnosta on käsitelty liikennejaoston kirjallisessa käsittelyssä 11.12.-15.12.2020. Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto (LiVL 5/2020 vp) suurelle valiokunnalle valmistui 24.9.2020. Valiokunnan lausunnon mukainen eduskunnan kanta hyväksyttiin suuressa valiokunnassa 25.9.2020.

Suomi kannatti tavoitteita miehittämättömän ilmailun turvallisuustilanteen parantamisesta turvallisuussääntelyä harmonisoimalla. Suomi piti tärkeinä tavoitteita miehittämättömän ja miehitetyn ilmailun turvallisesta yhteensovittamisesta, miehittämättömän ilmailun sisämarkkinoiden perustamisesta sekä uusien teknologioiden käyttöönottoa tukevasta sääntelymallista. Suomi piti tärkeänä, että miehittämättömän ilmailun sääntelyä kehitetään tavalla, joka vastaa kehittyvällä toimialalla syntyviin aitoihin tarpeisiin. Suomi katsoi, että U-space-ilmatilat tulisi perustaa tavalla, joka on viranomaisille ja kaikille ilmatilan käyttäjille mahdollisimman selkeä. Suomi korosti, että miehittämättömän ilmailun kustannukset eivät saisi tulla miehitetyn ilmailun maksettavaksi, vaan ”käyttäjä maksaa” -periaatteen tulisi toteutua myös U-space-ilmatilassa.

Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Hankkeen etenemistä on voinut seurata Valtioneuvoston Hankkeet-sivustolla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM003:00/2022>. Sivustolla on julkaistu tietoja hankkeen etenemisestä sekä muuta aiheeseen liittyvää materiaalia.

Maaliskuun 8. päivänä 2022 pidettiin sidosryhmille keskustelutilaisuus, jossa keskusteltiin U-space-sääntelyyn liittyvistä toiveista ja näkemyksistä. Lentoesteisiin liittyvistä lainsäädännön muutostarpeista on keskusteltu valmistelun aikana kahdenvälisesti Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n ja Aii Airspace Design Oy:n kanssa.

Esityksestä pyydettiin lausunnot kesällä 2022. (Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.)

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien määrä on kasvanut ja jatkaa kasvamistaan, ja miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmällä suoran näköyhteyden ulkopuolella tapahtuva toiminta on entistä monimuotoisempaa. Tämä aiheuttaa turvallisuus-, turva-, yksityisyys- ja ympäristöriskejä.

U-space-täytäntöönpanoasetuksen tavoitteena on lukuisten samanaikaisten UAS-operaatioiden (*Unmanned Aircraft System*, miehittämätön ilma-alusjärjestelmä) turvallinen hallinta ja miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun harjoittaminen rinnakkain turvallisesti.

U-space-täytäntöönpanoasetuksessa vahvistetaan säännöt ja menetelmät, jotka koskevat miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien turvallista käyttöä U-space-ilmatilassa, miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien turvallista integrointia ilmailujärjestelmään ja U-space-palvelujen tarjoamista.

U-space-täytäntöönpanoasetus koskee miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjiä (jäljempänä myös *UAS-operaattori*), U-space-palveluntarjoajia (jäljempänä myös USSP, *U-space Service Provider*) ja yhteisten tietopalvelujen tarjoajia (jäljempänä myös CISP, *Common Information Service Provider*). Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät valtion ilmailu, lennökkikerhojen puitteissa tapahtuva lennätystoiminta tietyin edellytyks^{inen}, alle 250 grammaa painavat miehittämättömät ilma-alukset sekä mittarilentosääntöjen mukaisesti suoritettava toiminta.

Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi nimetä alueelleen U-space-ilmatiloja, joissa miehittämättömällä ilma-alusjärjestelmällä saa harjoittaa toimintaa ainoastaan U-space-palvelujen tukemana. Ilmatilojen nimeämisen tulee perustua ilmatilan riskinarviointiin. Ilmatilojen määrää tai kokoa ei ole rajattu ja ne voivat sijoittua valvottuun tai valvomattomaan ilmatilaan. Asetuksessa ei velvoiteta jäsenvaltioita perustamaan U-space-ilmatiloja, mutta asetuksen vaatimuksia on noudatettava tammikuusta 2023 alkaen, jos U-space-ilmatiloja perustetaan.

U-space-ilmatilassa tarjotaan miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjille palveluita turvallisen ja sujuvan toiminnan takaamiseksi. Palveluita tarjoaa U-space-palveluntarjoaja. Pakollisia palveluita ovat verkkotunnistuspalvelu (miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän tunnistetiedot), paikkatietoisuuspalvelu (ilmatilassa sovellettavat toimintaehdot ja ilmatilarajoitukset), UAS-lennätyslupalpalvelu (kyseisen lennon ehdot ja edellytykset) ja liikennetietopalvelu (tiedot muusta ilmaliikenteestä).

U-space-ilmatilassa on tarjottava tiettyjä U-spacen toimivuuden ja palveluiden kannalta välttämättömiä tietoja muille palveluntarjoajille. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi nimetä yksinoikeudella toimivan CIS-palveluntarjoajan. Vaihtoehtoisesti tietotarjonta voidaan muodostaa olemassa olevien palveluntarjoajien (U-space-palveluntarjoaja, ilmaliikennepalvelun tarjoaja) tiedoista. CIS-palvelua ovat muun muassa tiedot ilmatilan sivu- ja korkeusrajoista, lista palveluntarjoajista (tunniste- ja yhteystiedot), tarjottavat U-space-palvelut, ilmatilarajoitukset, suorituskykyvaatimukset ja mahdolliset vierekkäiset U-space-ilmatilat.

3 Nykytila ja sen arviointi

U-space

Miehittämättömän ilmailun ilmatiloista on toistaiseksi melko vähän kansallista sääntelyä. Miehittämättömien ilma-alusten käytöstä on sääntelyä ilmailulaissa ja erityisesti Euroopan unionin

tasolla, keskeisimpänä säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947 (jäljempänä *miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus*).

Miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksessa ja ilmailulaissa säädetään UAS-ilmatilavyöhykkeestä, joka on toimivaltaisen viranomaisen perustama ilmatilan osa, jossa helpotetaan tai rajoitetaan miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa tai kielletään se toiminnasta aiheutuviin turvallisuuteen, yksityisyyteen, henkilötietojen suojaan, turvatoimiin tai ympäristöön liittyviin riskeihin puuttumiseksi. Laajamittaista miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun yhteensovittamiseen tähtävää lainsäädäntöä ei kuitenkaan ole ollut olemassa.

Tähän ehdotukseen sisältyvät U-space-ilmatilat ovat eräänlaisia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä, koska niissä toimintaa saa harjoittaa vain U-space-palveluiden tukemana.

Koska miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä harjoitettava toiminta on lisääntymässä, sitä koskeva kattava sääntely myös ilmatilan näkökulmasta on tarpeen. Euroopan unionissa tavoitteena on miehittämättömän ilmailun asteittainen integraatio miehitetyn ilmailun kanssa. U-space-täytäntöönpanoasetusta voidaan pitää kehityksen ensimmäisenä askeleena ja teknologian kehittyessä myös lainsäädäntö täsmentyy ja vaatimukset yhteensovittamiselle kasvavat.

U-space-täytäntöönpanoasetuksessa jätetään tietyt asiat - kuten U-space-ilmatilojen perustaminen, CIS-palveluntarjoajan nimeäminen ja tietojen asettaminen saataville - jäsenvaltioiden päätettäväksi, joten näistä säätäminen kansallisesti on tarpeen.

Koska kyseessä on täytäntöönpanoasetus, muilta osin se on suoraan sovellettava eikä jätä jäsenvaltioille harkintavaltaa. Siltä osin kuin kansallista harkintavaltaa sisältävä sääntely on täytäntöönpanoasetuksessa kohdistettu toimivaltaiselle viranomaiselle, asiasta määrätään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä

Lentoesteet

Nykyisellään lentoesteistä säädetään ilmailulain 158 §:ssä. Tietyt kriteerit täyttävän lentoesteen asettamiseen tarvitaan lentoestelupa, jota haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto.

Voimassaolevan sääntelyn mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi vapauttaa lentoesteen luvanvaraisuudesta tietyillä kriteereillä. Ilmailuviranomaisella onkin ollut vuodesta 2016 huhtikuuhun 2022 saakka voimassa määräys, jossa nämä kriteerit määriteltiin.

Asianomainen ilmaliikennepalvelun tarjoaja, käytännössä yleensä Fintraffic Lennonvarmistus Oy, pyytää omaa lausuntoaan varten lausuntoa muilta toimijoilta, joihin suunnitellulla lentoesteellä olisi vaikutusta.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy perii lentoestelausunnostaan maksun, 240-750 e suunnitellun esteen korkeudesta riippuen. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausunnon maksullisuudesta ei ole lainsäädäntöä.

Jos suunniteltu lentoeste, josta pyydetään lausuntoa, on sellainen, että se täyttää luvanvaraisuudesta vapauttamisen kriteerit, Fintraffic Lennonvarmistus Oy toteaa lausunnossaan, että lupaa ei tarvitse hakea.

Kun Fintraffic Lennonvarmistus Oy saa lausuntopyynnön lentoesteestä, tieto suunnitteilla olevasta esteestä syötetään Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n ylläpitämään lentoesterekisteriin. Lentoesterekisteristä ei ole säädetty laissa. Lentoesterekisterin tietoja on mahdollista saada käyttöön paikkatietoaineistona. Lausunnon ja mahdollisen lentoesteluvan saamisen jälkeen suunniteltu este merkitään rekisteriin valmistuneeksi hakijan ilmoituksesta ja siitä tulee rekisteriin fyysinen kohde. Tietyt kriteerit täyttävät lentoesteet julkaistaan myös ilmailun perustiedot sisältävässä ilmailukäsikirjassa. Kaikista lausuntopyyntövaiheessa rekisteriin merkityistä lentoesteistä ei kuitenkaan saada valmistumistietoa, joten rekisterin tiedot fyysisistä kohteista eivät ole kattavia. Järjestelmästä, joka on ollut käytössä noin 20 vuotta, ei myöskään pystytä tuottamaan kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n vaatimukset täyttävää tietoa.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy antaa vuosittain noin 1000 lentoestelausuntoa ja Liikenne- ja viestintävirasto on käsitellyt vuosittain noin 200-400 lentoestelupahakemusta. Koska lentoesteluvasta vapauttamista koskeva määräys on kumottu, viranomaiselle tulevien lentoestelupahakemuksen määrään on odotettavissa kasvua.

Liikenne- ja viestintävirasto ei julkaise erikseen koottua tietoa ilmailuviranomaisen aikojen kuudessa myöntämistä lentoesteluvista.

Suunnitellun lentoesteen arvioinnissa harkitaan myös vaikutukset lentomenetelmiin, joista säädetään ilmailulain 110 §:ssä. Pykälää on muutettu hiljattain ja sen voimassa oleva muotoilu tuli voimaan tammikuussa 2022 (laki 1327/2021). Lakimuutos perustuu ilmaliikenteen hallintaa koskevaan komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2017/373. Täytäntöönpanoasetuksessa on vahvistettu lentomenetelmäsuunnitteluun oikeuttavan luvan kriteerit, ja kaikki tällaisen luvan haltijat voivat tarjota lentomenetelmäsuunnittelupalveluja EU:n alueella. Sen lisäksi, että Fintraffic Lennonvarmistus Oy:llä on lupa tarjota ilmaliikennepalveluja, sillä on myös lupa suunnitella lentomenetelmiä. Aiemmin Fintraffic Lennonvarmistus Oy oli ainoa lentomenetelmien tarjoaja Suomessa. Monitoimijaympäristössä eri toimijoiden suunnitteleminen lentomenetelmien yhteentoimivuuden ja koordinoinnin tarve korostuu.

Lainsäädännön muutosten seurauksena suunnitellulla lentoesteellä voi olla vaikutuksia sellaiseen lentomenetelmään, joka ei ole asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan tiedossa. Fintraffic Lennonvarmistus Oy on tällaisissa tilanteissa todennut, että se ei voi antaa lentoesteestä lausuntoa. Kuitenkin voimassa olevassa lainsäädännössä edellytetään, että lentoesteluvan hakijan on liitettävä hakemukseensa ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausunto.

Muuttuneen lainsäädännön ja toimintaympäristön seurauksena aiempi lentoestelupaprosessi ei ole toimiva vaan tarvittaisiin taho, joka voisi myöntää lentoesteluvat puolueettomasti ja jolla olisi päätöksenteon tueksi kaikki tieto lentomenetelmistä.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Ehdotetaan, että ilmailulakiin lisätään säännös siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksellä perustaa U-space-ilmatilat enintään kolmeksi vuodeksi. U-space-täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan 1 kohdan 1 alakohdassa jätetään avoimeksi, millä menettelyllä jäsenvaltion on nimettävä U-space-ilmatilat.

Kansallisesti ehdotetaan valittavan sääntelyinstrumentiksi Liikenne- ja viestintäviraston määräys, joka on suhteellisen joustava väline mutta mahdollistaa kuitenkin ilmatilan perustamisen useammaksi vuodeksi. Ehdotettu menettely vastaa ilmailulain 11 a §:ssä säänneltyä UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamismenettelyä. Tämänhetkisen arvion mukaan on oletettavaa, että U-space-ilmatilat perustettaisiin melko pitkäksi ajaksi. Aiemmin ilmailulain 11 a §:n valmistelun yhteydessä on kuitenkin ilmennyt, että ilmatiloja määräyksellä perustettaessa kolmea vuotta on pidettävä enimmäiskestona.

Miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 18 artiklan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaa kansallisena toimivaltaisena viranomaisena Suomessa perustettuja UAS-ilmatilavyöhykkeitä ja U-space-ilmatiloja koskevan tiedon asettamisesta saataville yleisesti käytettävässä yhtenäisessä digitaalimuodossa. Ehdotetaan, että laissa vahvistettaisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi hoitaa tehtävän itse tai hankkia palvelun yksityiseltä tai julkiselta palveluntarjoajalta.

Ehdotetaan, että valtioneuvosto voisi nimetä U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajan, joka tarjoaa yhteisiä tietopalveluja yksinoikeudella yhdessä tai useammassa U-space-ilmatilassa. Vaihtoehtoisesti tietotarjonta voitaisiin muodostaa olemassa olevien palveluntarjoajien (U-space-palveluntarjoaja, ilmaliikennepalvelun tarjoaja) tiedoista ja niiden tarjoamisesta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama yksityinen tai julkinen palveluntarjoaja.

U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 6 kohdassa jätetään avoimeksi, millä menettelyllä jäsenvaltiot voivat nimetä yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun tarjoajan. Kansallisesti ehdotetaan, että valtioneuvosto voisi nimetä CIS-palveluntarjoajan. Nimeäminen ei olisi kuitenkaan pakollista, vaan ehdotettu muotoilu jättäisi mahdolliseksi myös sen, että yksinoikeudella toimivaa CIS-palveluntarjoajaa ei nimettäisi ja valittaisiin hajautettu toimintatapa. Ratkaisu vastaisi ilmailun sääpalvelun tarjoajan nimeämisestä ilmailulain 108 §:n 2 momentissa säädettyä.

Ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä U-spaceen liittyvien tietojen asettamisesta saataville

Lentoesteiden osalta ehdotetaan, että luvan lentoesteelle myöntäisi hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto eikä hakemukseen tulisi enää liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antamaa lausuntoa.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

U-space-täytäntöönpanoasetuksen ja sitä täydentävän kansallisen sääntelyn yhteisenä vaikutuksena voidaan arvioida olevan miehittämättömään ilmailuun liittyvän taloudellisen toiminnan lisääntyminen. U-space-ilmatiloissa tavoitteena on sujuva ja turvallinen miehittämätön ilmailu, joka mahdollistaa erilaisen yritystoiminnan.

Toisaalta U-space-ilmatilojen käyttöönotto aiheuttaisi kustannuksia miehittämättömän ilmailun toimijoille. Alueilla, joilla on käytössä U-space-ilmatila, saa harjoittaa miehittämätöntä ilmailua vain U-space-palveluiden tukemana. Näiden palveluiden tuottamisen kustannukset perittäneen käyttäjiltä. Myös miehitettylle ilmailulle voi syntyä kustannuksia, koska valvomattomaan ilmatilaan perustetussa U-space-ilmatilassa miehitetyn ilmailun on tehtävä itsensä näkyväksi USSP:lle. Lähtökohtaisesti kuitenkin U-space-ilmatilat sijoittuvat erittäin matalille korkeuksille, joissa miehitetty ilmailu on vähäisempää.

Lentoesteluprosessin muuttaminen selkeyttäisi lentoesteluvan hakemista lentoestettä suunnittelevalle taholle, kun sen tarvitsisi asioida jatkossa vain viranomaisen kanssa eikä sen enää tarvitsisi maksaa erikseen ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausunnosta ja viranomaisen myöntämästä luvasta. Toimintaympäristön muuttuminen ja toimijamäärän kasvu lisäisi kuitenkin lentoestelupatarkasteluun liittyvää työmäärää viranomaisessa, joten kustannusperusteisen luvan hintaa voitaisiin joutua nostamaan nykyisestä. Tämän vuoksi lentoestelausunnon ja siihen liittyvä maksun poisjäämisestä huolimatta lentoesteluvan kokonaiskustannus hakijalle ei välttämättä laskisi.

Lentoesteluprosessin muuttamisella olisi vaikutusta ilmaliikennepalvelun tarjoajana toimivan Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n kustannuksiin, kun lupahakemuksen liitteeksi ei enää tarvitsisi liittää ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausuntoa. Tämä vähentäisi yhtiön työmäärää, mutta tarkoittaisi toisaalta lausunnoista perityistä maksuista saadun tulon poistumista. Toisaalta, viranomaisen pyytäisi jatkossa lentoestelupahakemuksista lausunnot niiltä ilmaliikennepalvelujen tarjoajilta ja lentomenetelmäsuunnittelijoilta, joiden palveluihin tai suunnitelmiin lentoesteellä voisi olla vaikutusta. Näin ollen Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n tehtävänä olisi jatkossakin tarkastella lentoestelupahakemuksia.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

U-space-täytäntöönpanoasetuksen kansallinen toimeenpano aiheuttaa merkittävän määrän uusia tehtäviä viranomaisille, erityisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Arvion mukaan uusien tehtävien hoitaminen vaatisi noin yhden henkilötyövuoden verran lisää työtä. Tämän lisäksi tehtävien edellyttämien tietojärjestelmien ylläpito maksaisi toteutustavasta riippuen arviolta 200 000 – 500 000 euroa.

Lentoestelupahakemusten käsittely Liikenne- ja viestintävirastossa aiheuttaisi virastolle työmäärän kasvua. Fintraffic Lennonvarmistus Oy on toistaiseksi lausunnon antamisen yhteydessä tehnyt jo pohjatyon suunnitellun lentoesteen arvioimiseksi. Jos menettely uudistettaisiin niin, että lentoestelupahakemuksen liitteeksi ei enää vaadittaisi ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausuntoa, Liikenne- ja viestintävirasto joutuisi kasvattamaan sekä resurssiaan että osaamistaan lentoestelupien käsittelyssä. Tämä tarkoittaa sekä henkilöresursseja että uusia työkaluja. Henkilöresurssien osalta tämä tarkoittaisi noin (täydentyä) henkilötyövuotta ja ohjelmisto- tai järjestelmäkustannuksiin olisi varattava arviolta noin 500 000 euron suuruinen määräraha.

Ympäristövaikutukset

U-space-sääntelyn odotetaan lisäävän miehittämättömän ilmailun ja sitä kautta myös miehitetyn ilmailun turvallisuutta. Tämän voidaan katsoa vaikuttavan myönteisesti ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.

Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Lentoesteluprosessin muuttamisella arvioidaan olevan myönteinen vaikutus kansalaisten asemaan ja yhdenvertaisuuteen, kun lupahakemuksen liitteeksi ei enää tarvitsisi liittää ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausuntoa. Ilmaliikennepalvelun 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. Lisäksi viranomaislupahakemuksen käsittelemiseksi edellytettävästä lausunnosta on peritty maksu, jonka perusteista ei ole säädetty erikseen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

U-space-täytäntöönpanoasetusta täydentävän kansallisen lainsäädännön osalta muutama kysymys oli sellainen, jossa oli kansallisesti mahdollista punnita eri toteuttamisvaihtoehtoja. Tällaisia aiheita olivat U-space-ilmatilan nimeäminen, yksinoikeudella toimivan CIS-palveluntarjoajan nimeäminen sekä sen ratkaiseminen, mikä taho vastaa tietojen tarjoamisesta, jos yhteinen tietopalvelu toteutetaan hajautetulla mallilla eli ilman yksinoikeudella toimivaa palveluntarjoajaa.

U-space-ilmatilan nimeämisen osalta selvitettiin, mikä olisi tarkoitukseen sopivin lainsäädännöllinen instrumentti. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen rinnalla harkittiin valtioneuvoston asetusta. Esimerkiksi ilmailulta rajoitetuista alueista säädetään valtioneuvoston asetuksella. Asetuksen etuna on, että se soveltuu pidempiaikaisten ilmatilarajoitusten antamiseen. Aiemmissa UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevissa lainsäädäntöhankkeissa on todettu, että määräyksellä voidaan perustaa UAS-ilmatilavyöhyke enintään kolmeksi vuodeksi. Toisaalta asetuksen valmisteluprosessi on pidempi ja työlämpi kuin määräyksen.

Liittyen CIS-palveluntarjoajan nimeämiseen ja tietojen tarjoamiseen hajautetussa mallissa valmistelun aikana harkittiin, ehdotettaisiinko tehtävää yksinomaan viranomaiselle vai ehdotettaisiinko mahdollisuutta ulkoistaa se yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle. Valmistelussa päädyttiin ehdottamaan ulkoistamismahdollisuutta, koska tehtävää pidettiin teknisluonteisena.

Lentoesteiden osalta valmistelussa nousi esille tarve laajemmalle uudistukselle. Kävi ilmeiseksi, että kaksivaiheisen lentoesteluprosessin muuttamisen lisäksi uudistusta tarvittaisiin prosessiin liittyviin järjestelmiin sekä viranomaisten vastuisiin.

Valmistelun aikana kirkastui, että lentoesteitä koskevien tietojen julkaisulle paikkatietona standardoidussa muodossa sekä muille lentoestelupatiedoille on yhä kasvava tarve niin perinteisen ilmailun kuin miehittämättömänkin ilmailun toimintamallien ja toimintaympäristön kehittyessä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Suomessa keskeisistä lentoestelupiin ja ilmatilan hallintaan liittyvistä viranomaistehtävistä, joiden hoitamisessa se on monin paikoin nojautunut vahvasti valtion erityistehtäväyhtiönä toimivan Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n tuottamiin palveluihin. Laajemman lentoestesääntelyä koskevan uudistuksen toteuttaminen todettiin niin aikaa vieväksi hankkeeksi, ja toisaalta nyt ehdotettavien muutosten läpivieminen niin kiireelliseksi, että laajemman uudistuksen valmistelua päätettiin jatkaa tästä esityksestä erillisenä.

6 Lausuntopalaute

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Ilmailulaki

2 §. Määritelmät. Lain 2 §:ään lisättäisiin U-space-täytäntöönpanoasetukseen liittyviä uusia määritelmiä. Ehdotettujen uusien määritelmien lisäksi on huomattava, että U-space-täytäntöönpanoasetukseen kiinteästi liittyvät termit U-space-ilmatila, U-space-palvelu ja yhteinen tietopalvelu määritellään täytäntöönpanoasetuksessa, joten määritelmiä ei ehdoteta toistettavan kansallisessa lainsäädännössä.

Pykälän 2 §:n 1 momentin 27 kohdan lopussa oleva piste korvattaisiin puolipisteellä, koska luetteloon lisättäisiin uusia määritelmiä.

Ehdotetun 2 §:n 1 momentin 28 kohdan mukaan U-space-täytäntöönpanoasetuksella tarkoitettaisiin U-spacen sääntelykehyksestä annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2021/664.

Pykälän ehdotetussa uudessa 29 kohdassa määriteltäisiin U-space-palveluntarjoaja U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitetuksi oikeushenkilöksi, joka on asetuksen mukaisesti sertifioitu tarjoamaan U-space-palveluita U-space-ilmatilassa. Määritelmä vastaisi U-space-täytäntöönpanoasetuksen 7 artiklan sääntelyä.

Pykälän ehdotetussa uudessa 30 kohdassa määriteltäisiin U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoaja U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitetuksi palveluntarjoajaksi, joka tarjoaa yhteisiä tietopalveluja U-space-ilmatilassa. Määritelmä vastaisi U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan sääntelyä.

11 d §. U-space-ilmatila. Ehdotetaan, että ilmailulakiin lisätään uusi 11 d §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi määräyksellä perustaa U-space-ilmatilan enintään kolmeksi vuodeksi.

U-space-täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan 1 kohdan 1 alakohdassa jätetään avoimeksi, millä menettelyllä jäsenvaltion on nimettävä U-space-ilmatilat. Valittua sääntelyratkaisua on perusteltu edellä kohdassa 4.1 Keskeiset ehdotukset. Asetuksessa ei myöskään rajoiteta perustettavien U-space-ilmatilojen määrää tai kokoa. U-space-ilmatilat voivat sijaita valvotussa tai valvomattomassa ilmatilassa.

Virasto voisi perustaa U-space-ilmatiloja sekä omasta aloitteestaan että muiden tahojen ehdotuksesta. Määräyksen valmistelun osana on kuulemisprosessi, jossa ilmailun toimijoita kuullaan ja jossa on mahdollista vaikuttaa määräyksen valmisteluun.

11 e §. UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevan tiedon asettaminen saataville. Lakiin ehdotetaan uutta 11 e §:ää, jossa säädettäisiin UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevan tiedon asettamisesta saataville. Ehdotetussa 1 momentissa viitattaisiin miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen 18 artiklassa kansallisen toimivaltaisen viranomaisen vastuulle asetettuun tehtävään, jonka seurauksena Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tiedon asettamisesta saataville yleisesti käytettävässä yhtenäisessä digitaalimuodossa. Momentin mukaan virasto voisi hoitaa tehtävän itse tai hankkia palvelun yksityiseltä tai julkiselta palveluntarjoajalta. Lisäksi säädettäisiin, että tehtävän siirtämiseen ja hoitamiseen sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain julkisen hallintotehtävän siirtämiseen liittyviä säännöksiä lain 25 luvun 210, 212, 213 ja 215 §:ssä.

Ehdotetun 11 e §:n 2 momentissa säädettäisiin, että hallintotehtävää hoitavan yksityisen tai julkisen palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa.

Koska U-space-ilmatilat ovat tietynlaisia rajoittavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä, miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen ja ehdotetun ilmailulain uuden 11 e §:n sääntely koski myös niitä.

UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevan tiedon saataville asettamisessa on kyse paikkatiedon julkaisemisesta. Miehittämättömän ilmailun toimivaltaisena viranomaisena toimivalla Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole järjestelmää, jossa edellytetyt tiedot voitaisiin julkaista. Näin ollen viraston olisi joko hankittava itselleen tarkoitukseen soveltuva järjestelmä tai hankittava tietojen julkaiseminen palveluna ulkopuoliselta palveluntarjoajalta.

UAS-ilmatilavyöhykkeet perustetaan ilmailulain mukaan joko Liikenne- ja viestintäviraston päätöksellä tai määräyksellä. Siten niitä koskeva tieto on Liikenne- ja viestintäviraston omistamaa. Palveluhankinnassa olisi kyse vain olemassa olevan tiedon julkistamisesta eikä siinä siten käytettäisi merkittävää julkista valtaa. Tällä perusteella on katsottu, että hallintotehtävän siirtäminen ulkopuoliselle palveluntarjoajalle olisi mahdollista. Asiaa käsitellään tarkemmin kohdassa 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys.

6 luku. *Lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa.* Luvun nimi ehdotetaan muutettavaksi niin, että se vastaa lain sisältöä. Tällä hetkellä luvun nimi on "Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa". Kaupallista ilmakuljetusta koskevat säännökset on kuitenkin siirretty ilmailulaista liikenteen palveluista annettuun lakiin jo vuonna 2018 (HE 145/2017 vp). Luvun otsikko on sen vuoksi nykyisellään harhaanjohtava.

88 §. *Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen.* Eduskunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi valmiuslain ja asevelvollisuuslain 79 §:n muuttamisesta (HE 63/2022 vp), jossa parannetaan kansallisia valmiuksia reagoida niin sanottuihin hybridiuhkatilanteisiin. Kyseisen hallituksen esityksen valmistelussa arvioitiin, mitkä valmiuslakiin jo sisältyvät toimenpiteet olisivat välttämättömiä myös hybridiuhkatilanteessa. Yhtä lukuun ottamatta kaikkia liikennettä koskevia valmiuslain 10 luvun toimenpiteitä ehdotetaan lisättäväksi keinovalikoimaan hybridiuhkatilanteissa. Ainoan poikkeuksen muodostaa valmiuslain 81 §. Valmiuslain muutoksen valmistelussa katsottiin, että ilmailulain säännökset, erityisesti ilmailulain 11 ja 88 §, antavat sellaiset edellytykset puuttua ilmailuun, ettei hybridiuhkatilanteen huomioimista valmiuslain 81 §:ssä pidetä välttämättömänä.

Ilmailulain 11 §:n muotoilu on ollut tarkastelussa viime vuosina, mutta ilmailulain 88 §:n muotoilu on säilynyt pitkälti muuttumattomana. Ilmailulain 88 §:ssä pääpaino on lentopaikan käytön kieltämisellä tai rajoittamisella "tekniseen turvallisuuteen" liittyvien syiden johdosta. Ensimmäinen toimintavastuu on lentopaikan pitäjällä. Liikenne- ja viestintäviraston edellytetään puuttuvan tilanteeseen vain, jos lentopaikan pitäjä ei ole ryhtynyt toimiin. Esitetään, että ilmailulain 88 §:ään sisällytettäisiin virastolle osoitettu tehtävä kieltää lentopaikan käyttö tai rajoittaa sitä, jos aluevalvonta, rajaturvallisuus, poliisitoiminta, pelastustehtävät tai yleinen järjestys tai turvallisuus tätä edellyttää. Vastaavat kriteerit on asetettu myös ilmatilan käytön kieltämiselle tai rajoittamiselle 11 §:ssä. Rajoitusperusteet liittyvät erityisesti sisäministeriön hallinnonalaan. Sen vuoksi esitetään, että virasto voisi ryhtyä tällaisiin toimiin sisäministeriön esityksestä.

108 a §. *U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoaminen.* Lakiin ehdotetaan uutta 108 a §:ää, jonka 1 momentin mukaan valtioneuvosto voisi nimetä U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajan, joka tarjoaa yhteisiä tietopalveluja yksinoikeudella yhdessä tai useammassa U-space-ilmatilassa.

U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 6 kohdassa jätetään avoimeksi, millä menettelyllä jäsenvaltiot voivat nimetä yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun tarjoajan. Valittua sääntelyratkaisua on perusteltu edellä kohdassa 4.1 Keskeiset ehdotukset.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi U-space-ilmatilan yhteisen tietopalvelun osana U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen tietojen asettamisesta saataville, jos U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajaa ei nimitettäisi 1 momentin mukaan yksinoikeudella. Liikenne- ja viestintävirasto voisi hoitaa tehtävän itse tai hankkia palvelun yksityiseltä tai julkiselta palveluntarjoajalta. Tehtävän siirtämisessä ja sen hoitamisessa sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain julkisen hallinto- ja viestintäviraston siirtämiseen liittyviä säännöksiä lain 25 luvun 210, 212, 213 ja 215 §:ssä.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin, että tällaisen palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittamissaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa.

U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaan yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun palveluntarjoajan nimeäminen ei ole pakollista, vaan jäsenvaltio voisi asettaa tiedot saataville niin sanotulla hajautetulla mallilla. Tietotarjonta voitaisiin muodostaa olemassa olevien palveluntarjoajien (U-space-palveluntarjoaja, ilmaliikennepalvelun tarjoaja) tiedoista. Täytäntöönpanoasetuksessa ei täsmennetä, mikä taho hoitaisi hajautetussa mallissa jäsenvaltiolle osoitetun tehtävän.

Ehdotetulla sääntelyratkaisulla mahdollistettaisiin sekä yksinoikeudella toimivan U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajan nimeäminen, että hajautettu malli, jossa viranomaisen vastaisi tietojen tarjoamisesta joko itse tai ulkoisen palveluntarjoajan kautta. Ehdotus vastaa tältä osin voimassaolevan ilmailulain 108 §:n 2 momenttia, jonka mukaan valtioneuvosto voi nimetä Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan tai sen osaan sääpalvelujen tarjoajan, joka toimii kyseisessä ilmatilassa yksinoikeudella.

Hallintotehtävän siirtäminen ulkopuoliselle palveluntarjoajalle on katsottu mahdolliseksi, koska tehtävä on arvioitu teknisuonteiseksi palveluntarjoamiseksi, joka ei sisällä merkittävää julkisen vallan käyttöä. Asiaa käsitellään tarkemmin kohdassa 12 Suhde perustuslakiin ja sääntämisjärjestys.

Pykälässä tarkoitettujen tietopalvelun tuottaminen vaatii investointeja esimerkiksi soveltuvaan tietojärjestelmään. Tämän vuoksi palvelua tarjoavan tahon on voitava periä palvelun tuottamisesta aiheutuvat kustannukset palvelun käyttäjiltä.

113 §. *Lennonvarmistushenkilöstön lupakirja, kelpoisuustodistus, kelpuus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus.* Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan teknistä korjausta, jossa virkkeen alusta poistettaisiin sanat "Lentopaikan lentotiedotuspalvelua antavalla".

Voimassa olevan ilmailulain 113 §:n 2 momentin mukaan lupakirja ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus vaadittaisiin vain lentopaikan lentotiedotuspalvelua (*Aerodrome Flight Information Service*, AFIS) antavalta lennontiedottajalta. Lentotiedotuspalvelua kuitenkin annetaan myös reitillä, ja ilmailumääräyksen ANS M1-7 kohdan 6 mukaan AFIS-kelpuutus on yksi lennontiedottajan lupakirjaan liittyvistä kelpuutuksista. Ilmailulain 864/2014 hallituksen esityksen (HE 79/2014 vp) perustelujen mukaan pykälä vastaisi edellisen ilmailulain (1194/2009) 119 §:ää. Mainittua pykälää ei ole rajattu vain lentopaikan lentotiedotuspalveluun, vaan sen sanamuoto kuuluu "Lennontiedottajan tehtävässä toimivalla on oltava: 1) Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä tai hyväksymä lupakirja [...]". Näin ollen vaatimusta ei tosiasiallisesti ole ollut tarkoitus rajata yksinomaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua antaviin lennontiedottajiin.

115 a §. U-spaceen käyttäjien tiedonsaanti.

Uudessa 115 a §:ssä säädettäisiin U-space-palvelun käyttäjien tiedonsaantioikeuksista. U-space-täytäntöpanoasetuksen II liitteen mukaan yhteisten tietopalvelujen tarjoajien on varmistettava, että 5 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut tiedot ovat saatavilla verkossa sellaisen yhteisten avointen, suojattujen, skaalautuvien ja kestävien teknologioiden avulla, joilla voidaan tukea vaadittuja käytettävyyden ja suorituskyvyn tasoja ja joilla varmistetaan U-space-palvelujen yhteentoimivuus ja vapaa liikkuvuus unionissa. Yhteisen tietopalvelun tarjoajan on annettava asiaankuuluville viranomaisille, ilmaliikennepalvelun tarjoajille, U-space-palveluntarjoajalle ja miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjille pääsy yhteisiin tietoihin syrjimättömin perustein sekä siten, että datan laatu, latenssiaika ja suojaustasot ovat samat. Tällaisia tietoja ovat muun muassa U-space-ilmatilan horisontaaliset ja vertikaaliset rajat, siinä edellytettävät miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän valmiudet ja suorituskykyvaatimukset, U-space-palvelujen suorituskykyvaatimukset, luettelo sertifioiduista U-space-palveluntarjoajista, jotka tarjoavat U-space-palveluja kyseisessä U-space-ilmatilassa, aktiivisten U-space-palveluntarjoajien tunnistetiedot ja yhteystiedot, tarjottavat U-space-palvelut, U-space-ilmatilan kannalta merkitykselliset UAS-ilmatilavyöhykkeet, viranomaisen määrittelemät staattiset ja dynaamiset ilmatilarajoitukset, jotka rajoittavat pysyvästi tai tilapäisesti sitä U-space-ilmatilaan sisältyvää ilmatilan osaa, jossa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä voidaan harjoittaa toimintaa, sekä U-space-palveluntarjoajan palveluehdot.

Liikennettä ja sen palveluja koskevien tietojen saattamista saataville käsitellään useissa eri säädöksissä. Perinteistä ilmailua koskevien tietojen saattamisesta toimijoiden käyttöön säädetään ilmailun tiedotusjärjestelmää ja kansallisia ilmailukäsikirjoja koskevissa kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAOn standardeissa ja suosituksissa sekä EU:n yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevissa säädöksissä. Tämän lisäksi liikenneverkkoja koskevien tietojen julkaisemisesta paikkatietona säädetään nk. inspire-direktiivissä ja sen kansallisissa täytäntöönpanosäädöksissä (laki ja asetus paikkatietoinfrastruktuurista).

Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista 7. päivä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU (ITS-direktiivi) ensisijaisena tavoitteena on vauhdittaa älykkäiden liikennejärjestelmien (Intelligent Transport Systems, ITS) koordinoitua käyttöönottoa ja käyttöä tieliikenteessä ja rajapintojen kautta myös muissa liikennemuodoissa kaikkialla Euroopassa. Älykkäillä liikennejärjestelmillä ja ITS-järjestelmillä tarkoitetaan direktiivissä mm. tieliikenteen infrastruktuuriin, ajoneuvoihin, käyttäjiin, liikenteen ja liikkuvuuden hallintaan sekä rajapintoihin liittyviä järjestelmiä, joissa sovelletaan tieto- ja viestintäteknologiaa.

Joulukuussa 2020 julkaistussa EU:n kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa (COM(2020) 789 final) todetaan, että liikennealan kestävän, älykkään ja sopeutumiskykyisen

kehityksen turvaaminen edellyttää eurooppalaisen liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista uudistamista. Tässä muutostyössä liikenteen digitalisaatio on avaintekijä. Strategiassa korostetaan älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton keskeistä merkitystä edistettäessä sekä digitaalisten, multimodaalisten liikkumispalveluiden kehitystä että vuorovaikutteista, verkkoon liitettyä ja automatisoitua liikkumista. Kestävän liikkumisen lisääminen edellyttää myös eri liikennemuotojen välisen yhteen toimivuuden parantamista (multimodaalisuus). Erityisesti vilkkaasti liikennöityjen alueiden yhteyteen mahdollisesti perustettavilla U-space-ilmatiloilla voi olla liittymäpintoja lähialueiden älykkäisiin liikennejärjestelmiin (tilannetieto ynnä muu).

146 §. *Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uudet luetelmakohdat 15 ja 16.

Pykälän 14 kohtaa muutettaisiin siten, että kohdan lopussa oleva piste korvattaisiin puolipisteellä.

Pykälän uudeksi 15 kohdaksi lisättäisiin U-space-palveluntarjoaja ja uudeksi 16 kohdaksi U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoaja. Nämä U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaiset toimet lisätään niiden toimijoiden luetteloon, joiden toimintaan Liikenne- ja viestintävirasto voi puuttua ilmailulain 147-149 §:n mukaisin toimin eli organisaatiolle myönnettyyn lupaan kohdistuvin hallinnollisin seurauksin.

U-space-palveluntarjoajat ja yksinoikeudella toimivat yhteisen tietopalvelun tarjoajat on sertifioitava U-space-täytäntöönpanoasetuksen V luvun mukaisesti. Toimivalta sertifiointiin tulee suoraan asetuksesta, joten siitä ei ole tarpeen säätää kansallisesti.

158 §. *Lentoesteet.* Pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että momentin sisältämää määräysenantovaltuutta Liikenne- ja viestintävirastolle täsmennettäisiin. Momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä esteiden rakenteesta, esteiden merkitsemisestä, momentissa tarkoitetun esteen vapauttamisesta luvanvaraisuudesta, jos esteellä ei ole vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin eikä lentomenetelmiin tai jos se sijaitsee olemassa olevan esteen välittömässä läheisyydessä, tai vastaavista teknisluonteisista seikoista.

Pykälän 5 ja 6 momentti kumottaisiin. Lentoesteluvan myöntämistä koskevat säännökset sisältyisivät ehdotettuun uuteen 158 a §:ään.

158 a §. *Lentoesteluvan myöntäminen.* Ehdotetussa uudessa pykälässä säädettäisiin lentoesteluvan myöntämisestä. Lentoesteluvan myöntäisi hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto, kuten voimassaolevassakin lainsäädännössä.

Lupaa voisi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja. Luvan hakijasta ei ole sääntelyä voimassaolevassa laissa, mutta ehdotettu säännös vastaisi nykyistä käytäntöä.

Pykälän mukaan lupa olisi lähtökohtaisesti myönnettävä. Lupa olisi myönnettävä, jos lentoturvallisuus ei vaarantuisi ja jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voitaisiin käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuttaisi lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuttaisi lentoliikenteen sujuvuutta.

Kumottavaksi ehdotetussa 158 §:n 5 momentissa säädetään siitä, että lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto ja merialueelle

sijoitettavan tuulivoimalan osalta myös Rajavartiolaitoksen lausunto. Vastaavaa säännöstä ei ehdoteta uuteen 158 a §:ään.

Ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausuntoa on käsitelty edellä kohdassa 3 Nykytila ja sen arviointi. Nykyinen lausuntomenettely on ongelmallinen. Ensinnäkin ilmaliikennepalvelun tarjoaja on laskuttanut lausunnostaan ilman lainmukaista perustetta. Sen sijaan tahot, joihin haetulla esteellä olisi vaikutusta ja joilta ilmaliikennepalvelun tarjoaja on pyytänyt lausuntoa oman lausuntonsa tueksi, eivät ole perineet omasta lausunnostaan maksua. Toiseksi ilmaliikennepalvelun tarjoaja on muuttuneen lainsäädännön myötä joutunut jättämään lausunnon antamatta tapauksissa, jossa haettu lentoeste on vaikuttanut sellaiseen lentomenetelmään, jota se ei ole itse suunnitellut.

Nykyisen lain mukaisessa menettelyssä ilmaliikennepalvelun tarjoaja on pyytänyt oman lausuntonsa tueksi lausuntoa niiltä, joihin haetulla lentoesteellä on arvioitu olevan vaikutusta. Olisi myös jatkossa ensiarvoisen tärkeää, että Liikenne- ja viestintävirasto saisi lausuntoja haetuista lentoesteistä kaikilta niiltä, joita asia koskee.

7.2 Laki liikenteen palveluista

128 §. *Ilmoitus erällä ilma-aluksilla harjoitettavasta lentotoiminnasta.* Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan teknistä korjausta sen selventämiseksi, että säännöksessä on kyse yksinomaan matkustajien kuljettamisesta kaupallisesti taikka kerhotoiminnassa siten, että matkustajalta peritään lennosta sen kustannukset ja mahdollisesti ilma-aluksen ylläpitokustannuksia kattava korvaus. Liikenne- ja viestintävirastolle ei vaadita tehtäväksi ilmoitusta matkustajien kuljettamisesta historiallisella ilma-aluksella, entisellä sotilasilma-aluksella tai tällaisen jäljitelmällä silloin, kun lennosta ei peritä maksua tai muunlaista korvausta. Tämä käy ilmi myös edellisen pykälämuutoksen hallituksen esityksen perusteluista (HE 197/2021 vp).

197 §. *Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus.* Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättävän ”tai Euroopan unionin lainsäädännön” ja ”tai Euroopan unionin lainsäädännössä”, jotta valvontaviranomaisella olisi oikeus saada tietoja myös U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaisten toimijoiden valvomiseksi.

Vastaavasti 3 momenttiin ehdotetaan lisättävän ” tai Euroopan unionin lainsäädännössä”.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki ilmailulain muuttamisesta ja laki liikenteen palveluista annetun lain 197 §:n muuttamisesta tulisivat voimaan 23.1.2023, jolloin U-space-täytäntöönpanoasetus tulee sovellettavaksi.

9 Toimeenpano ja seuranta

Merkittävä osa U-space-täytäntöönpanoasetuksessa edellytettävästä kansallisesta täytäntöönpanosta tehdään Suomessa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä ja päätöksillä. Virasto ryhtyy näiden valmisteluun jo ennen esitettyjen lakimuutosten voimaantuloa.

Esitettyjen lakimuutosten vaikutuksia seurataan liikenne- ja viestintäministeriössä ja Liikenne- ja viestintävirastossa sidosryhmiltä saatavan palautteen ja käytännön kokemusten kautta. Mahdolliset muutostarpeet huomioidaan harkinnan mukaan tulevissa säädöshankkeissa.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy ilmailulain 88 §:ää koskevan muutosesityksen osalta valmiuslain ja asevelvollisuuslain 79 §:n muuttamista koskevaan hallituksen esitykseen (HE 63/2022 vp).

10.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys ei ole yhteydessä talousarvioesitykseen.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esitykseen sisältyy ehdotuksia, joiden suhdetta perustuslakiin on tarpeen arvioida. Ehdotuksista ilmailulakia koskevaan lakiehdotukseen sisältyvä 158 § sisältyy asiallisesti voimassa olevaan ilmailulakiin.

Perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset ovat lailla säätäminen, lain täsmällisyys ja tarkkarajaisuus, rajoituksen hyväksyttävyyden, rajoituksen suhteellisuuden, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuus, oikeusturvajärjestelyjen riittävyys ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattaminen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on korostanut hallituksen esitysten valmistelun kehittämistä niin, että säätämisjärjestysperusteluissa tarkasteltaisiin ehdotuksia myös perustuslain 22 §:n mukaisen perus- ja ihmisoikeuksien turvaamisvelvoitteen eikä ainoastaan perus- ja ihmisoikeusristiriitojen kannalta (PeVL 52/2014 vp, s. 3/I).

Seuraavassa on arvioitu ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen suhdetta perustuslakiin ja lain säätämisjärjestystä kunkin relevantin perustuslain säännöksen kannalta.

Lainsäädäntövallan siirtäminen viranomaiselle (80 §)

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säätää viranomaisen määräystenantovallasta on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määritellä tarkasti laissa, ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Ilmailulain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 11 d §, 115 a § ja 158 § sisältävät Liikenne- ja viestintävirastolle annettavia määräyksenantovaltuuksia. Ehdotetuissa määräyksenantovaltuuksissa on kyse teknisestä tai vähäisiä yksityiskohtia koskevasta sääntelystä, joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä.

Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 11 d §:n mukaiset U-space-ilmatilan perustamista koskevat määräykset ovat luonteeltaan vastaavia kuin esimerkiksi voimassaolevan lain mukaiset vaara-alueita (11 c §) ja UAS-ilmatilavyöhykkeitä (11 a ja b §) koskevat perustamismääräykset. Perustettavat alueet ovat aina vain määräaikaista. Liikenne- ja viestintävirastolla on myös jo nykyisin mahdollisuus rajoittaa tai kieltää ilmailu tilapäisesti, joten siihen nähden 11 d §:n mukainen eräänlaisen ilmailua rajoittavan ilmatilavyöhykkeen perustamista koskeva määräyksenantovaltuus ei myöskään ole luonteeltaan täysin uudenlainen.

Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 115 a §:ssä säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa määräyksiä U-spaceen liittyvien tietojen asettamisesta saataville. Myös näissä ehdotetuissa määräyksenantovaltuuksissa on kyse teknisestä tai vähäisiä yksityiskohtia koskevasta sääntelystä, joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä.

Ilmailulakia koskevan lakiehdotuksen 158 §:n 4 momentissa säädetään lentoesteisiin liittyvistä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuksista. Ehdotettu pykälä vastaisi määräyksenantovaltuuksien osalta voimassaolevan lain 4 momenttia, mutta valtuuksia on täsmennetty. Momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä esteiden rakenteesta, esteiden merkitsemisestä, momentissa tarkoitetun esteen vapauttamisesta luvanvaraisuudesta, jos esteellä ei ole vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin eikä lentomenetelmiin tai joka sijaitsee olemassa olevan esteen välittömässä läheisyydessä tai vastaavista teknisluonteisista seikoista. Ehdotetut määräyksenantovaltuudet olisivat tarkkarajaisesti, yksityiskohtaisesti ja täsmällisesti rajattuja. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään (esimerkiksi PeVL 25/2000 vp, PeVL 52/2001 vp ja PeVL 16/2002 vp) katsonut, että yksityiskohtaisten määräysten antamisvaltuuksien uskomisen alan valvonnasta vastaavalle on soveliaista.

Edellä kuvatut valtuutusäännökset täyttävät perustuslain 80 §:n 2 momentin edellytykset. Määräyksenantovaltuudet kohdistuvat rajattuun kohderyhmään ja koskevat teknisiä, ammatti- ja harrastetoimintaan liittyviä toimintatapoja. Sääntelyn asiallinen merkitys ei edellytä, että asiasta säädettäisiin lailla tai asetuksella. Esitetyt valtuutusäännökset ovat tarkkarajaisia, yksityiskohtaisia ja soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattuja.

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle (kokoavasti PeVL 26/2017 vp, s. 47-51).

Perustuslain 124 §:n sanamuodolla korostetaan perustuslain esitöiden (HE 1/1998 vp, s.179/I) mukaan sitä, että julkisten hallintotehtävien hoitamisen tulee pääsääntöisesti kuulua viranomaisille ja että tällaisia tehtäviä voidaan antaa muulle kuin viranomaisille vain rajoitetusti. Julkisella hallintotehtävällä tarkoitetaan melko laajaa hallinnollisten tehtävien joukkoa, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä. Perustuslain 124 §:n säännös kattaa sekä viranomaisille nykyisin kuuluvien tehtävien siirtämisen että hallintoon luettavien uusien tehtävien antamisen muille kuin viranomaisille (HE 1/1998 vp, s. 179/I).

Ilmailulakiin ehdotetussa uudessa 108 a §:ssä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia CIS-tietojen saataville asettamisen palveluna yksityiseltä tai julkiselta palveluntarjoajalta. Vastaavasti ilmailulakiin ehdotetussa uudessa 11 e §:ssä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevan tiedon saataville asettamisen palveluna yksityiseltä tai julkiselta palveluntarjoajalta.

Näissä tehtävissä ei olisi kyse merkittävän julkisen vallan käytöstä, jollaisena perustuslakivaliokunta on pitänyt esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (PeVL 1/2008, vp ja PeVL

20/2002 vp). Toiminnassa ei olisi kyse hallintopäätöksistä, vaan se olisi niin sanottua tosiasiallista hallintotoimintaa, joka on luonteeltaan teknistä ja johon ei liity merkittävää julkisen vallan käyttöä.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle voidaan pitää tarkoituksenmukaisena esimerkiksi silloin, kun tehtävät edellyttävät syvällistä erikoistumista (PeVL 37/2010 vp) tai kun se on muuten tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi suorittamiseksi (PeVL 12/2014 vp). Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (ks. esim. PeVL 5/2014 vp, s. 3, PeVL 23/2013 vp, s. 3, PeVL 10/2013 vp, s. 2/II, PeVL 6/2013 vp ja PeVL 53/2010 vp). Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisten näkökohtien lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin. Myös hallintotehtävän luonne on otettava arvioinnissa huomioon. Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön keskeisiä oikeuksia koskevaa päätöksentekovaltaa siirrettäessä.

Ehdotetut toimivallan siirrot voidaan katsoa perustelluiksi tehtävien tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi ottaen huomioon, että tehtävissä edellytetään nimenomaan ilmoitustietoon liittyvän tietojärjestelmän käyttöä ja ilmailuun liittyvien tietojen kokonaisuuden hallintaa. Ehdotetuissa toimivallan siirroissa on kyseessä palveluiden tuottaminen.

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti katsonut, että annettaessa hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle on oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen turvattava säännöspäätöksellisesti (PeVL 26/2001 vp, PeVL 2/2001 vp). Ehdotusten mukaan tietojen saataville asettaja toimisi virkavastuulla suorittaessaan julkista hallintotehtävää. Lisäksi perusoikeudet, oikeusturva ja muut hyvän hallinnon vaatimukset turvattaisiin siten, että kyseisten hallintotehtävien suorittamisessa noudatettaisiin hallinnon yleislakeja. (esim. PeVL 53/2014 vp, PeVL 37/2010 vp, PeVL 16/2002 vp).

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisesti rajattuja, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueeseen.

Edellä esitetyillä perusteilla esitetään, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ilmailulain (864/2014) 158 §:n 5 ja 6 momentti, sellaisena kuin ne ovat laissa 965/2018,
muutetaan 2 §:n 27 kohta, 6 luvun otsikko, 113 §:n 2 momentti, 146 §:n 14 kohta ja 158 §:n 4 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 27 kohta ja 146 §:n 14 kohta laissa 1327/2021 sekä 113 §:n 2 momentti ja 158 §:n 4 momentti laissa 965/2018, ja
lisätään 2 §:ään uusi 28, 29 ja 30 kohta, lakiin uusi 11 d §, 11 e §, 88 §:n 4 momentti, 108 a § ja 115 a §, 146 §:ään uusi 15 ja 16 kohta ja lakiin uusi 158 a §,
sellaisina kuin niistä ovat 2 § ja 146 § laissa 1327/2021,
seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 27) *ilmaliikenteen hallintaa koskevalla täytäntöönpanoasetuksella* ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen sekä muiden ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen palveluntarjoajia koskevista yhteisistä vaatimuksista ja näiden palveluntarjoajien valvonnasta, asetuksen (EY) N:o 482/2008 sekä täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1034/2011, (EU) N:o 1035/2011 ja (EU)2016/1377 kumoamisesta ja asetuksen (EU) N:o 677/2011 muuttamisesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/373, sellaisena kuin se on muutettuna komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2020/469;
- 28) *U-space-täytäntöönpanoasetuksella* U-spacen sääntelykehyksestä annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2021/664;
- 29) *U-space-palveluntarjoajalla* U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettua oikeushenkilöä, joka on asetuksen mukaisesti sertifioitu tarjoamaan U-space-palveluita U-space-ilmatilassa;
- 30) *U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajalla* U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettua palveluntarjoajaa, joka tarjoaa yhteisiä tietopalveluja U-space-ilmatilassa.

11 d §

U-space-ilmatila

Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksellä perustaa enintään kolmeksi vuodeksi U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettun U-space-ilmatilan, jossa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä voidaan harjoittaa toimintaa ainoastaan U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettujen U-space-palvelujen tukemana.

11 e §

UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevan tiedon asettaminen saataville

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä ja U-space-ilmatiloja koskevan tiedon asettamisesta saataville yleisesti käytettävässä yhtenäisessä digitaalimuodossa. Liikenne- ja viestintävirasto voi hoitaa tehtävän itse tai hankkia palvelun yksityiseltä tai julkiselta palveluntarjoajalta. Tehtävän siirtämisessä ja sen hoitamisessa noudatetaan, mitä liikenteen palveluista annetun lain 25 luvun 210, 212, 213 ja 215 §:ssä säädetään.

Tällaisen palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

6 luku

Lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa

88 §

Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen

[uusi 4 momentti] Liikenne- ja viestintävirasto voi [sisäministeriön esityksestä] kieltää lentopaikan käytön tai rajoittaa sitä aluevalvonnan, rajaturvallisuuden, poliisitoiminnan, pelastustehtävien tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä enintään neljän viikon ajaksi.

108 a §

U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoaminen

Valtioneuvosto voi nimetä U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajan, joka tarjoaa yhteisiä tietopalveluja yksinoikeudella yhdessä tai useammassa 11 d §:n momentin mukaisesti perustetussa U-space-ilmatilassa. Jos yhteisen tietopalvelun tarjoaja nimetään yksinoikeudella, U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettut tiedot asetetaan yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun tarjoajan saataville, ja tämän on annettava ne 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa U-space-ilmatilan yhteisen tietopalvelun osana U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen tietojen asettamisesta saataville, jos U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajaa ei nimetä 1 momentin mukaan yksinoikeudella. Liikenne- ja viestintävirasto voi hoitaa tehtävän itse tai hankkia palvelun yksityiseltä tai julkiselta palveluntarjoajalta. Tehtävän siirtämisessä ja sen hoitamisessa noudatetaan, mitä liikenteen palveluista annetun lain 25 luvun 210, 212, 213 ja 215 §:ssä säädetään.

Tällaisen palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

113 §

Lennonvarmistushenkilöstön lupakirja, kelpoisuustodistus, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus

Lennontiedottajalla on oltava:

- 1) Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä tai hyväksymä lupakirja, tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 2) vieraassa valtiossa annettu lupakirja tai vastaava lupa, jonka Liikenne- ja viestintävirasto tekemänsä vaikutusarvioinnin pohjalta muuntaa yksikkökohtaisen koulutuksen jälkeen suomalaiseksi;
- 3) lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa; tai
- 4) 1 momentissa tarkoitettu lupakirja.

115 a §

U-spacen käyttäjien tiedonsaanti

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä siitä, mitä liikennedatata, reaaliaikaista tai tallennettua, U-space-palveluntarjoajien, yksinoikeudella toimivien yhteisen tietopalvelun tarjoajien ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on asetettava luvan saaneiden luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden saataville U-space-täytäntöönpanoasetuksen 18 artiklan b kohdan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä yhteisten tietojen käyttäjien tiedonsaantitasosta ja tietojen asettamisesta saataville U-space-täytäntöönpanoasetuksen 18 artiklan c kohdan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä tiedoista, jotka yhteisen tietopalvelun tarjoajan ja U-space-palveluntarjoajan on asetettava saataville sen varmistamiseksi, että U-space-palvelujen tarjoaminen edistää ilma-alusten turvallista käyttöä.

146 §

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

- 14) 158 §:ssä tarkoitetun lentoesteluvan haltija;
- 15) U-space-palveluntarjoaja;

16) yhteisen tietopalvelun tarjoaja.

158 §
Lentoesteet

[Muutettu 4 mom:] Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä:

- 1) esteiden rakenteesta;
- 2) esteiden merkitsemisestä;
- 3) 2 momentissa tarkoitetun esteen vapauttamisesta luvanvaraisuudesta, jos esteellä ei ole vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin eikä lentomenetelmiin tai joka sijaitsee olemassa olevan esteen välittömässä läheisyydessä; tai
- 4) vastaavista teknisluonteisista seikoista.

[5 ja 6 mom kumotaan]

158 a §
Lentoesteluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta edellä 158 §:n 2 momentissa tarkoitetun lentoesteluvan. Lupaa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja. Lupa on myönnettävä, jos lentoturvallisuus ei vaarannu ja 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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 128 §:n 1 momentti ja 197 §, sellaisena kuin niistä on 128 § laissa 1244/2021 ja 197 osaksi laeissa 984/2018, 1256/2020 ja 60/2022,
seuraavasti:

128 §

Ilmoitus eräillä ilma-aluksilla harjoitettavasta lentotoiminnasta

Siltä osin kuin matkustajien kuljettaminen *maksua tai kustannukset kattavaa korvausta vastaan* EASA-asetuksen liitteen I kohdan 1 alakohdissa a, d tai g tarkoitetulla ilma-aluksella ei edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai tämän lain 127 §:ssä tarkoitettua lentotyölupaa eikä Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu, lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitus lentotoiminnasta ennen toiminnan aloittamista.

197 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Liikenne- ja viestintävirastolla, kuluttaja-asiamiehellä ja tämän lain säännösten noudattamista valvovalla muulla viranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot palveluntarjoajilta ja luvanhaltijoilta sekä muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa tai Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta tässä laissa tai Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajaluvan hakijasta ja haltijasta, liikenteestä vastaavasta henkilöstä, yrityksen toimitusjohtajasta, vastuunalaisesta yhtiömiehestä, henkilöluvan hakijasta ja haltijasta ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetun lain 2 §:n 2 kohdassa tarkoitettusta organisaatiohenkilöstä ja mainitun pykälän 1 kohdassa tarkoitettusta organisaatiosta, jossa hakijan organisaatiohenkilö on tai on ollut organi-

saatiohenkilöasemassa. Liikenne- ja viestintävirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta maksutta vastaavat tiedot 16 §:ssä tarkoitetusta rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, 7 luvussa tarkoitetusta kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, 127 ja 135 §:ssä tarkoitetusta ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä 176 §:ssä tarkoitetusta ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikosrekisteriä ja sakkorekisteriä. Tiedot toimitetaan rajapinnan kautta tai muutoin sähköisessä muodossa.