

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain 127 ja 128 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ilmailulakia ja liikenteen palveluista annettua lakia. Esityksen tarkoituksena on antaa Euroopan unionin miehittämättömille ilma-aluksille tarkoitettua ilmatilaa koskevaa niin sanottua U-space-täytäntöönpanoasetusta täydentävä kansallinen sääntely. Asetuksessa vahvistetaan säännöt ja menetelmät, jotka koskevat miehittämättömien ilma-alusiäriestelmien turvallista käyttöä U-space-ilmatilassa. 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 tukemana.

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 laissa 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. Lakiin lisättäisiin myös säännös lentoesterekisterin pitämisestä ja mahdollisuudesta siirtää tehtävä ulkoiselle palveluntarjoajalle.

Lisäksi ilmailulakiin ehdotetaan eräitä muita lisäyksiä ja liikenteen palveluista annettuun lakiin eräitä teknisluonteisia lisäyksiä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 26.1.2023. Lentoestelupaprosessia koskeva sääntely tulisi voimaan 1.10.2023.

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.....	6
3.1 U-space.....	6
3.2 Lentoesteet	6
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	8
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	8
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	10
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	10
6 Lausuntopalaute	11
6.1 Johdanto	11
6.2 U-spacea koskeva lausuntopalaute.....	11
6.3 Lentoestesäätelyä koskeva lausuntopalaute	16
6.4 Muu lausuntopalaute	18
7 Säännöskohtaiset perustelut	20
7.1 Ilmailulaki	20
7.2 Laki liikenteen palveluista	29
8 Lakia alemman asteinen sääntely	30
9 Voimaantulo	30
10 Toimeenpano ja seuranta	30
11 Suhde muihin esityksiin.....	30
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	30
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	30
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	31
12.1 Johdanto	31
LAKIEHDOTUKSET	35
Laki ilmailulain muuttamisesta	35
Laki liikenteen palveluista annetun lain 127 ja 128 §:n muuttamisesta.....	40
RINNAKKAISTEKSTIT	42
Laki ilmailulain muuttamisesta	42
Laki liikenteen palveluista annetun lain 127 ja 128 §:n muuttamisesta.....	51

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 lentomenetelmäsuunnittelua tarjoavien toimijoiden määrä on kasvanut, jolloin eri toimijoiden suunnittelemien 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 lentoestelausuntoprosessia koskevaa sääntelyä on syytä tarkastella ehdotettua laajempana 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 kirjallisissa 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 kirjallisissa 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 lausuntoja 22.6.2022-2.9.2022.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien määrä on kasvanut ja jatkaa kasvamistaan, ja miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä 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 (iäliempänä myös *UAS-operaattori*), U-space-palveluntarjoajia (iäliempänä myös USSP, *U-space Service Provider*) ja yhteisten tietopalvelujen tarjoajia (iäliempänä myös CISP, *Common Information Service Provider*). Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät valtion ilmailu ja sotilasilmailu, lennokkikerhojen puitteissa tapahtuva lennätvstoiminta tietvin edellytyksin, alle 250 grammaa painavat miehittämättömät ilma-alukset sekä mittarilentosääntöjen mukainen miehittämätön ilmailu.

Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi nimetä alueelleen U-space-ilmatiloja, joissa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä 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 tunnistetietojen ja sijaintitiedot), paikkatietoisuuspalvelu (ilmatilassa sovellettavat toimintaehdot ja ilmatilarajoitteet), 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 tietotarjontaa voidaan muodostaa olemassa olevien palveluntarjoajien (U-space-palveluntarjoaja, ilmaliikennepalvelun tarjoaja) tiedoista. CIS-palvelua ovat muun muassa tiedot ilmatilan sivu- ja korkeusrajoista, lista palveluntarjoajista (tunnistetietojen ja yhteystiedot), tarjottavat U-space-palvelut, ilmatilarajoitteet, suorituskykyvaatimukset ja mahdolliset vierekkäiset U-space-ilmatilat.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 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-ilmatilavyöhykkeistä, 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 tähtäävää 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 säättäminen 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.

3.2 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 joissain tapauksissa omaa lausuntoaan varten lausuntoa lentoaseman pitäjiltä, 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 maksullisena 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 kuluessa 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 suunnittelemien 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.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Ehdotetaan, että ilmailulakiin lisätään säännös siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi 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.

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. Tämä mahdollistaisi erilaiset toimintatavat U-space-toiminnan käynnistysvaiheessa eikä lakimuutoksia tarvittaisi, jos yksinoikeusmalli katsottaisiin myöhemmin tarkoituksenmukaiseksi. Ratkaisu vastaisi ilmailun sääpalvelun tarjoajan nimeämisestä ilmailulain 108 §:n 2 momentissa säädettyä.

Ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä siitä, mitä tietoja U-space-palveluntarjoajien, yksinoikeudella toimivien yhteisen tietopalvelun tarjoajien ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajien on asetettava U-spacen käyttäjien saataville.

Lentoesteiden osalta ehdotetaan, että luvan lentoestelle myöntäisi hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto eikä hakemukseen tulisi enää liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antamaa lausuntoa. Lakiin lisättäisiin säännös lentoesterekisterin pitämisestä sekä siitä, että rekisterin pitäminen voitaisiin siirtää Fintraffic Lennonvarmistus Oy:lle.

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 miehitylle ilmailulle voi syntyä kustannuksia, koska valvomattomaan ilmatilaan perustetussa U-space-ilmatilassa miehityksen ilmailun on tehtävä itsensä näkyväksi USSP:lle. Lähtökohtaisesti kuitenkin U-space-ilmatilat sijoittuvat erittäin matalille korkeuksille, joissa miehityksellä ilmailu on vähäisempää.

U-space-ilmatiloihin liittyvien viranomaistehtävien edellyttämien tietojärjestelmien ylläpito maksaisi toteutustavasta riippuen arviolta 200 000 – 500 000 euroa.

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 lisääisi kuitenkin lentoestelupatarkasteluun liittyvää työmäärää viranomaisessa, joten kustannusperusteisen luvan hintaa voitaisiin joutua nostamaan nykyisestä. Tämän vuoksi lentoestelausunnon ja siihen liittyvän 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 (240 000 - 750 000 euroa / vuosi) poistumista. Yhtiö saisi jatkossa korvausta vain lentoesterekisterinpidon ulkoistamisesta mahdollisesti tehtävän sopimuksen perusteella. Viranomainen pyytäisi jatkossa lentoestelupahakemuksista lausunnot niiltä ilmaliikennepalvelujen tarjoajilta, lentomenetelmäsuunnittelijoilta, lentopaikan pitäjiltä ja muilta tahoilta joiden palveluihin tai toimintaan lentoesteellä voisi olla vaikutusta. Näin ollen Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n tehtävänä olisi jatkossakin tarkastella lentoestelupahakemuksia oman toimintansa osalta.

Lentoesterekisteriin liittyvän rajapinnan toteuttaminen aiheuttaa kustannuksia, joiden määrä täsmentyy, kun toteutustapa on valittu. Kustannuksia tulee arviolta 500 000 euroa.

Esityksestä aiheutuviin valtiontaloudellisiin kustannuksiin ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2023 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa. Menot on mahdollista kattaa vuodesta 2023 lukien momentin 31.01.02 Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot määrärahojen puitteissa. Lentoestelupamenettelystä aiheutuvat kustannukset katetaan palvelusta perittävien asiakasmaksuina.

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 ja osin uudenlaisia tehtäviä, kun myös aiemmin Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ssä suoritettu analyysityö lentoesteiden vaikutuksista siirtyisi virastolle. 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 resurssejaan että osaamistaan lentoestelupien käsittelyssä. Tämä tarkoittaa sekä henkilöresursseja että uusia työkaluja. Henkilöresurssien osalta tämä tarkoittaisi noin kahta 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 eikä se siten sovellu parhaalla mahdollisella tavalla uudenlaisten ilmatilojen perustamiseen.

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

6.1 Johdanto

Esitys oli lausuntokierroksella 22.6.-2.9.2022. Esityksestä antoivat lausunnon seuraavat tahot: oikeusministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, ulkoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Maanmittauslaitos, Aii Airspace Design Oy, Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Finnair Oyj, Finavia Oy, Insta Group Oy, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy, Wing Aviation Finland Oy ja RPAS Finland ry.

Lisäksi opetus- ja kulttuuriministeriö, ympäristöministeriö, Ilmatieteen laitos, Väylävirasto ja Poliisihallitus ilmoittivat, että niillä ei ole lausuttavaa asiassa.

Seuraavassa käydään aihealueittain jaoteltuna läpi lausuntopalaute ja sen huomioiminen esityksen jatkovalmistelussa.

6.2 U-spacea koskeva lausuntopalaute

Lähtökohtaisesti lausunnoissa suhtauduttiin myönteisesti miehittämättömän ilmailun kehittämisen mahdollistavan lainsäädännön antamiseen.

Wing Aviation Finland Oy kertoi lausunnossaan olevansa tyytyväinen esitykseen, jolla U-space-sääntelykehys pantaisiin Suomessa täytäntöön.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy katsoi lausunnossaan, että esitetyssä muodossaan ilmailulain pykälät koskien U-space -lainsäädännön kansallisia toimintamalleja ovat riittävän joustavat ja mahdollistavat erityyppiset lähestymistavat U-space-lainsäädännön kansallisten päätösten tekemiseksi.

Lisäksi Maanmittauslaitos toi lausunnossaan esiin, että miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät tarvitsevat operointiin tarkkaa paikannustietoa, jolloin olisi valtakunnallisesti varmistettava, että tätä tietoa on saatavilla sitä tarvitseville toimijoille.

Liikenne- ja viestintävirasto piti lausunnossaan ehdotettua U-space-sääntelyä asianmukaisena.

Finnair Oyj ilmoitti lausunnossaan pitävänsä tärkeänä käyttäjä maksaa -periaatetta, jolloin sekä miehitetyn että miehittämättömän ilmailun käyttäjät maksaisivat omalta osaltaan tarjottavien palveluiden kustannukset. Myös Aii Airspace Design Oy kiinnitti lausunnossaan huomiota samaa asiaan ja totesi, että miehittämättömän ilmailun kustannukset on oikeudenmukaisinta kattaa käyttäjä maksaa -periaatteella myös U-space-ilmatilassa. Lisäksi lausunnossa todettiin, että toimintaympäristön muuttuessa yhä monimutkaisemmaksi on ensiarvoisen tärkeää, että U-space-ilmatilat perustetaan tavalla, joka on viranomaisille ja kaikille ilmatilan käyttäjille mahdollisimman selkeä.

Tältä osin todetaan, että lausunnossa esille tuodut seikat on syytä huomioida lainsäädäntöä toimeenpantaessa ja Liikenne- ja viestintäministeriön määräystä valmisteltaessa.

Ulkoministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että mahdollisten yksinoikeudella tarjottavien U-spacen tietopalveluiden osalta on tarpeen tarkastella tarkemmin Suomen kansainvälisiä markkinoillepääsyä koskevia sitoumuksia (EU:n vapaakauppasopimuksissa). Tältä osin jatkovalmistelussa on käyty keskustelua ulkoministeriön kanssa ja todettu, että täytäntöönpanoasetuksessa säädetty mahdollisuus yksinoikeuden myöntämiseen ei vaikuttaisi olevan ristiriidassa vapaakauppasopimusten kanssa.

VTT Oy oli lausunnossaan tyytyväinen siihen, että Suomessa ollaan etenemässä U-Space täytäntöönpanoasetuksen kansallisessa sääntelyssä, koska se valmistuessaan mahdollistaa miehittämättömän ilmailun kaupallisen toiminnan skaalautumisen turvallisesti ja hallitusti.

VTT toi lausunnossaan esiin, että liiketoiminnan kehittämisen näkökulmasta olennaista on vakaa toimintaympäristö ja mahdollisimman pitkälle tulevaan ulottuva näkymä. Tämän vuoksi U-space-ilmatilojen perustamista enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan pidettiin lausunnossa liian lyhyenä aikajänteenä ja ehdotettiin harkittavan muita sääntelyratkaisuita, esimerkiksi valtioneuvoston asetusta tai toistaiseksi voimassaolevaa lupaa ja siihen liittyvää raportointia. Tältä osin todetaan, että valittua sääntelyratkaisua on perusteltu edellä kohdassa 4.1 ja 5.1. U-space-ilmatilojen perustamista edeltää Liikenne- ja viestintäviraston harkinta koskien muun muassa ilmatilojen tarpeellisuutta. Nimeämisestä on myös tarkoitus keskustella aktiivisesti toimijoiden kanssa ja luoda tätä kautta ennakoitavuutta toimialalle.

VTT kommentoi lausunnossaan CIS-tietopalvelun järjestämistä ja totesi, että tehtävä voidaan hoitaa sujuvasti niin hajautetulla kuin keskitetyllä mallilla. Toteutuksessa olisi kuitenkin huomioitava seuraavat seikat: (i) tiedon keräys toteutetaan riittävän tarkasti määritellyn tietomallin pohjalta, jonka mukaista tietoa kaikki toimijat pystyvät tuottamaan (ii) tiedon tuottamisen ja ylläpidon prosessit ja rajapinnat on määritelty riittävän tarkasti, jotta tiedon ajantasaisuus voidaan taata (iii) tietojen ylläpidon laiminlyönnit on riittävässä määrin sanktioitu.

Lausunnon mukaan kansallisen tutkimuksen ja kehittämisen näkökulmasta olisi kilpailukykyisistä hyvä määritellä ketterä prosessi, jossa kaupallisten U-Space-ilmatilojen rinnalle voitaisiin myöntää lupia ja varata ilmatiloja tutkimuskäyttöä varten. Näissä olisi hyvä olla kevennetty hakumenettely, jotta voitaisiin kansallisella tasolla tehokkaasti ja ketterästi kehittää, testata ja validoida U-space-ominaisuuksia, joita ei ole vielä tarjolla kaupallisissa järjestelmissä.

RPAS Finland ry kommentoi lausunnossaan säännösehdotuksia yksityiskohtaisesti. Yhdistys tuki ehdotusta, että tietopalvelun tarjoaminen voitaisiin järjestää joko hajautetulla mallilla tai yksinoikeudella. Yhdistys esitti, että U-space-ilmatilojen perustamista koskevassa kuulemisessa olisi kuultava ilmailutoimijoiden lisäksi myös esimerkiksi relevantteja luonnonsuojeluviranomaisia ja kaupunkia ja kuntia. Tähän liittyen todetaan, että

kuulemismenettelystä ja kuultavista tahoista ei säädetä laissa, joten palaute huomioidaan U-space-ilmatilojen perustamiseen liittyviä yksityiskohtaisia menettelyitä valmisteltaessa.

Yhdistys totesi lausunnossaan 115 a §:n osalta, että CIS-palvelun tarjoaminen liittyy dynaamiseen ilmatilatietoon ja ilmatilarajoituksiin. CIS-tietojen on EU-sääntelyn mukaan oltava saatavana koneluettavassa muodossa ja tämä koskee esimerkiksi U-space-ilmatiloja koskevia niin sanottuja NOTAM-tiedotteita. Tällä hetkellä NOTAM-tietoja ei ole Suomessa kattavasti saatavana koneluettavassa muodossa. Tietojen saatavilla oleminen sähköisesti ei riitä vaan koneluettavuudella tarkoitetaan, että tiedot ovat määrämuotoisia ja niitä voidaan virheettömästi siirtää järjestelmästä toiseen. Tältä osin todetaan, että myös kyseinen asia liittyy U-space-täytäntöönpanoasetuksen operatiiviseen täytäntöönpanoon. Ilmailun paikkatiedon kokonaisuuteen liittyvät haasteet on hallinnonalalla tunnistettu ja niitä koskien laaditaan parhaillaan arviomuistiota.

Lausunnossa pidettiin edelleen 115 a §:n perustelujen viittauksia ITS-direktiiviin tärkeinä. Lausunnon mukaan dynaaminen ilmatilatiieto ei ole tällä hetkellä kattavasti, avoimesti ja edullisesti saatavilla, joten multimodaalisuutta ja uusia digipalveluita on hankala toteuttaa ilmailun osalta. Se, että U-space-ilmatiloissa asetetaan CIS-perustietoja koneluettavaan muotoon, on hyvä edistysaskel, mutta tietoja pitäisi olla yhtä helppo saada koko Suomen ilmatilan alueelta kuin esimerkiksi raide- ja joukkoliikenteessä. Lausunnossa toivottiin asian huomioimista viimeistään seuraavassa lakihankkeessa. Tämän osalta viitataan edelliseen kohtaan ja ilmailun paikkatiedoista laadittavana olevaan arviomuistioon.

Lausunnon mukaan on hyvä, että U-space ilmatilojen käytöstä voidaan periä käyttömaksuja. Lausunnossa kuitenkin huomautettiin, että valtaosa U-space ilmatilojen käyttäjistä, jotka lennättävät dronejaan näköyhteyden sisällä (VLOS) eivät millään tavalla hyödy U-space ilmatilasta vaan päinvastoin. Valtaosalle U-space käyttäjiä U-spaceen liittyvät vaatimukset tulevat uusina velvoitteina, jotka vain hidastavat ja hankaloittavat dronelennätystä. Lausunnon mukaan tiedot muista Euroopan maista osoittavat, että vielä vuosia eteenpäin U-space-palveluita pitää tarjota maksutta VLOS-loppukäyttäjille, jotta voidaan parantaa U-space-palveluiden käyttöastetta. RPAS Finland ry arvioi, että Suomessa on 50 000 – 100 000 dronekäyttäjää, joista noin 20 000 on suorittanut dronekoulutuksen perustason. Siten miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 noudattamisaste on Suomessa yhdistyksen arvion mukaan 20-40%. Lausunnossa todettiin, että jos U-space-ilmatilojen käyttö on kovin hankalaa tai maksullista, odotettavissa on, että kovin moni harrastaja ei ryhdy käyttämään niitä. U-space-ilmatilojen varsinaiset hyötyjät ovat ammattilaisia, jotka voisivat jatkossa lennättää droneja näköyhteyden ulkopuolella tai muuten rajoitetussa ilmatilassa, kuten lentoasemien läheisyydessä. Tämä käyttäjäryhmä lienee alkuvuosina kuitenkin verraten pieni (alle tuhat maksavaa käyttäjää), joten käyttömaksujen kohdistaminen pelkästään heille ei liene realistista. Tämän vuoksi lausunnossa esitettiin, että U-space-ilmatiloja voitaisiin alkuvaiheessa rahoittaa osin myös julkisin varoin, kuten maanteitä ja rautateitä.

Lisäksi RPAS Finland ry:n lausunnossa tuettiin VTT:n esitystä erillisten U-spaceen liittyvien tutkimus- ja kokeilualueiden perustamisesta.

Puolustusministeriön lausunnossa tuotiin yleisenä huomiona esiin, että vaikka U-space-lainsäädäntö ei lähtökohtaisesti koske sotilasilmailua, säännöksillä on kytkös maanpuolustukseen ja kansalliseen turvallisuuteen ja tämä pitää valmistelussa huomioida. Tämän osalta todetaan, että jatkovalmistelussa hallituksen esityksessä on pyritty selventämään sotilas- ja valtionilmailun roolia U-space-lainsäädännössä. U-space-lainsäädännössä lähtökohtana on, että U-space-ilmatilan perustaminen ei saa heikentää sotilas- ja valtionilmailun kykyä toimia vaan sen tarkoituksena on päinvastoin helpottaa ilmatilan käyttöönottamista

viranomaisoperaatioita varten. Liikenne- ja viestintäministeriön määräyksiä, ohjeistuksia ja muuta operatiivista toimeenpanoa valmisteltaessa keskustellaan puolustushallinnon kanssa.

Puolustusministeriö esitti lausunnossaan myös, että lakiehdotukseen olisi lisättävä säännös siitä, että U-space-ilmatilan perustamisesta olisi sovittava Puolustusvoimien kanssa ja lähtökohtana olisi, että perustettava U-space-ilmatila ei saisi aiheuttaa haittaa tai kasvanutta riskiä Puolustusvoimien operatiiviselle lento- tai lennätystoiminnalle. Vastaava säännös on voimassaolevan lain 11 b §:ssä niin sanottuja sallivia UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskien.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että U-spacen nimeämistä ei voida suoraan rinnastaa sallivien UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen. Sallivissa UAS-ilmatilavyöhykkeissä säännös Puolustusvoimien kanssa sopimisesta on katsottu tarpeelliseksi, koska miehittämätöntä ilmailua koskevilla vapautuksilla (esimerkiksi enimmäislennätyskorkeutta koskien) voisi olla suuriakin vaikutuksia sotilasilmailulle ja sen turvallisuudelle. U-space-ilmatila puolestaan voidaan nähdä luonteeltaan ennemminkin rajoittavana ilmatilana, koska siellä toimiminen edellyttää teknisiä ominaisuuksia ja palvelujen käyttämistä. Toisaalta U-space-ilmatila voidaan nähdä myös sääntelyn vapautuksena tai helpotuksena UAS-operaattorille, koska U-space-ilmatilassa toimiminen katsotaan ilmariskiä vähentäväksi tekijäksi, jolloin vaatimukset esimerkiksi toimintaluvan saamiseksi voivat helpottua.

U-space-täytäntöönpanoasetuksessa säädetään, että edellytyksenä U-space-ilmatilan perustamiselle on ilmatilan riskinarvion tekeminen. Riskinarvio edellyttää Puolustusvoimien infrastruktuurin ja ilmailun huomioimista. Asetuksen 18(f) artiklassa säädetään myös niin sanotusta koordinaatiomekanismista, joka on laajempi kuin pelkkä kuulemismenettely. Kohdan mukaan ”Nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten on otettava käyttöön mekanismi, jolla koordinoidaan muiden viranomaisten ja yksiköiden kanssa, myös paikallistasolla, U-space-ilmatilan nimeämistä, ilmatilarajoitusten asettamista miehittämättömille ilma-alusjärjestelmille kyseisessä U-space-ilmatilassa ja U-space-ilmatilassa tarjottavien U-space-palvelujen määrittämistä”.

Valmisteilla olevan U-space-täytäntöönpanoasetusta koskevan ohjemateriaalin luonnoksen mukaan ”In this context, military and State aircraft authorities are partners in the decision-making process of the ‘coordination mechanism’ (as per Article (18)(f)) for the implementation of U-space to cover the safety and security aspects in a U-space airspace, from the initial ‘airspace assessment’ until the U-space is implemented and monitored.”

Näillä perusteilla todetaan, että Puolustusvoimilla on merkittävä rooli kaikessa U-spacen nimeämiseen liittyvässä toiminnassa. Asiasta ei katsota tarpeelliseksi säätää erikseen suoraan sovellettavaa EU-sääntelyä täytäntöönpaneuvassa kansallisessa lainsäädännössä.

Toisena ehdotuksenaan puolustusministeriö esitti, että lakiehdotukseen olisi lisättävä velvollisuus kuulla puolustusministeriötä CIS-palveluntarjoajan nimeämisen yhteydessä ja U-space-palveluntarjoajan sertifiointin yhteydessä.

CIS-palveluntarjoajan nimeämisen osalta jatkovalmistelussa päädyttiin lisäämään lausunnossa ehdotettu kuulemisvelvollisuus ehdotettuun 108 a §:ään. U-space-palveluntarjoajan sertifiointin osalta kuulemisvelvoitetta ei katsottu mahdolliseksi lisätä kansalliseen lainsäädäntöön. U-space-palveluntarjoajan sertifiointin myöntämisen edellytyksistä säädetään U-space-täytäntöönpanoasetuksessa ja sen liitteissä eikä niissä ole liikkumavaraa. Lisäksi on huomioitava, että U-space-palveluntarjoaja voi olla sertifioitu Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston EASA:n tai toisen jäsenvaltion toimesta ja on silti oikeutettu toimimaan Suomessa U-space-ilmatilassa sen ehtojen ja vaatimusten mukaisesti.

Kolmantena U-space-sääntelyä koskevana ehdotuksenaan puolustusministeriö esitti, että lakiehdotuksessa olisi varmistettava aluevalvontalain (755/2000) mukainen esteetön ilmatilan käyttö myös U-space-ilmatilassa lisäämällä aluevalvontalakiin säännös, jonka mukaan myös U-space-palveluntarjoajalla olisi velvollisuus turvata ilmatilan esteetön käyttö.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että U-space-ilmatila ei estä valtionilmailua eikä sotilasilmailua. Näille toimijoille tulee määritellä mahdollisuus luoda dynaamisia ilmatilarajoituksia U-space-ilmatilaan. Tällaisen sotilas- tai valtionilmailun tarpeisiin tehtävän ilmatilarajoituksen tekemisestä ei valmistelussa arvioitu olevan tarpeen säätää lailla. Asia voitaisiin huomioida U-space-ilmatilan nimeämistä koskevassa määräyksessä tai sopimusteitse.

Sisäministeriö esitti lausunnossaan toiveen, että U-spacea koskevissa uusissa ilmailulain säännöksissä nimenomaisesti säädettäisiin siitä, että sääntelyä ei sovelleta valtionilmailuun. Tämän osalta todetaan, että valmistelussa on noudatettu vakiintunutta käytäntöä, jonka mukaan kansallisessa lainsäädännössä ei toisteta EU-asetuksessa säädettyä.

Sisäministeriö toi lausunnossaan lisäksi esiin, että vaikka U-space-sääntelyä ei lähtökohtaisesti sovelleta valtionilmailuun, ehdotetuilla uusilla säännöksillä voisi olla vaikutuksia myös sisäministeriön hallinnonalaan kuuluvan Rajavartiolaitoksen ilmailuun. Sisäministeriö nosti esiin, että perustettavien U-space-ilmatilojen osalta tulee huomioida, että ne eivät saa muodostaa esteitä Rajavartiolaitoksen lakisääteisten rajojen valvontatehtävien, rajaturvallisuustehtävien tai meripelastustehtävien suorittamiselle Rajavartiolaitoksen miehitetyillä tai miehittämättömillä ilma-aluskalustolla. Meripelastuslaissa (1145/2001) 11 a §:ssä säädetty meripelastusjohtajan oikeus pyytää ilmaliikennepalvelun tarjoajaa rajoittamaan tai kieltämään liikkuminen etsintä- ja pelastusalueella sekä ilmailulain (864/2014) 11 §:n 3 momentin muodostama velvollisuus ilmatilan hallintayksiköille rajoittaa tai kieltää ilmailua tulee koskea myös mahdollisesti perustettavia U-space-ilmatiloja. Sisäministeriö nostaa esiin, että Rajavartiolaitoksen miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun tulee pystyä viranomaistehtävissään toimimaan kaikissa U-space-ilmatiloissa kaikissa olosuhteissa ja tilanteissa yhteensovittamalla toimintaa U-space-palveluntarjoajien kanssa. Rajavartiolaitoksen ilmailua toteutetaan samoilla korkeuksilla miehittämättömän ilmailun kanssa. Sisäministeriö kiinnittää myös huomiota siihen, että kaikissa Rajavartiolaitoksen tehtävissä ei ole tehtävän luonteen vuoksi mahdollista tehdä ilma-aluksia näkyviksi muille ilmatilan käyttäjille. Lausunnossa todettiin, että nämä asiat lienevät ratkaistavissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksin tai ohjeistuksin, mutta nämäkin seikat olisi hyvä ilmetä jo hallituksen esityksen perusteluista. Tämän osalta säännöskohtaisiin perusteluihin on lisätty maininta, että sotilas- ja valtionilmailun turvallinen porrastus U-space-ilmatiloissa on varmistettava jo suoraan U-space-täytäntöönpanoasetuksen nojalla.

Myös Insta Group Oy:n lausunnossa kiinnitettiin huomiota valtionilmailun asemaan U-space-ilmatiloissa. Lausunnossa todetaan, että U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 (1) (f) artiklassa edellytetyistä staattisista ja dynaamisista ilmatilarajoituksista on ehdotettu säädettävä 115 a §:ssä, joten tiedonsaannin osalta asia on lainsäädäntöhankkeessa huomioitu.

Instan lausunnon mukaan hallituksen esityksessä ei ole esitetty uusia selkeitä keinoja U-space-täytäntöönpanoasetuksessa tarkoitettujen staattisten tai dynaamisten U-space-ilmatilarajoitusten luomiseksi. Lausunnossa todettiin olevan epäselvää, millä toimivallalla ja mikä viranomainen voisi määritellä tällaisen ilmatilarajoituksen. Valtion ilmailua harjoittavat viranomaiset voivat jo nykyisellään ilmailulaissa mainituin edellytyksin pyytää AMC-ilmatilanhallintayksikköä perustamaan tilapäisiä rajoitusalueita, jotka koskevat kaikkea ilmailua. AMC-ilmatilanhallintayksikön kautta tehtävä menettely ei kuitenkaan ole sellainen

paikallistason menettely, jota tarkoitetaan U-space-täytäntöönpanoasetuksen 18(f) artiklassa. Se ei ole myöskään kovin nopea ja tehokas keino alueiden julkaisuihin liittyvien viiveiden takia.

Instan lausunnossa ehdotettiin, että lainsäädäntöhankkeessa tulisi vielä selvittää, miten valtion ilmailua harjoittavilla toimijoilla on jatkossa mahdollisuus tietyn edellytyksin rajoittaa U-space-ilmatilan käyttöä U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti. Ilmailulaissa tulisi säätää ilmatilaa koskevien muiden rajoitusten yhteydessä (11 §, 11 a § ja 11 d §) ne viranomaiset, jotka voivat tällaisia rajoituksia määritellä. Samoin tulisi määritellä ne tilanteet, joissa rajoituksia voidaan antaa. CIS-palveluntarjoajalle ja U-space-palveluntarjoajalle tulisi samassa yhteydessä määritellä velvollisuus toteuttaa nämä määräykset viivytyksettä.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että valtionilmailun tarpeisiin tehtävän ilmatilarajoituksen tekemisestä ei valmistelussa arvioitu olevan tarpeen säätää lailla. Asia voitaisiin huomioida U-space-ilmatilan nimeämistä koskevassa määräyksessä tai sopimusteitse. Myöhemmin tulee mahdollisesti harkittavaksi, voisiko muu viranomainen kuin Liikenne- ja viestintävirasto luoda rajoittavia ilmatilavyöhykkeitä viranomaistarpeisiin. Ratkaistaviksi tulisivat tältä osin myös tiedon julkaisemiseen ja jakeluun liittyvät kysymykset, jotka liittyvät laajempaan ilmailun paikkatietoa koskevaan hankkeeseen.

6.3 Lentoestesäätelyä koskeva lausuntopalaute

Sisäministeriön lausunnon mukaan lentoesteisiin liittyvän muutosehdotuksen osalta jää epäselväksi, miten lentoestelupien myöntämisprosessissa varmistetaan kaikkien asiaa koskevien tahojen kuuleminen ja se, että aina ennen luparatkaisun tekoa Liikenne- ja viestintäviraston tietoon tulisi perusteluistakin ilmenevä ensiarvoisen tärkeä tieto haettujen lentoesteiden mahdollisista haitoista. Sisäministeriö esittää harkittavaksi, että uuteen 158 a §:ään lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle velvollisuus pyytää Rajavartiolaitokselta lausunto merialueelle sijoitettavien tuulivoimaloiden osalta. Merialueella sijaitsevat tuulivoimalat voivat olla merkityksellisiä paitsi Rajavartiolaitoksen ilmailun lentoturvallisuuden kannalta, myös rajaturvallisuustehtävien, meripelastustoiminnan ja aluevalvonnan sekä näitä palvelevien laitteiden kannalta.

Myös Finavia esitti lausuntonaan, että esitysluonnoksessa ei ole tuotu esiin lentoasemanpitäjän roolia lentoestehakemusten arvioinnissa. Lentoasemanpitäjän näkökulmasta on tärkeää, että se saa jatkossakin kommentoitavaksi kaikki ne suunnitellut lentoesteet, jotka läpäisevät lentoaseman ympäristössä olevan lentoesterajoituspinnan ja joiden osalta lupaviranomainen eli Liikenne- ja viestintävirasto siitä huolimatta harkitsee lentoesteluvan myöntämistä. Näin lentoasemanpitäjä voi omasta näkökulmastaan arvioida suunnitellun lentoesteen vaikutuksen lentoturvallisuudelle ja lentoliikenteen sujuvuudelle sekä ne kohtuulliset keinot, jotka mahdollisesti ovat käytettävissä lentoliikenteen sujuvuudelle aiheutuvan haitan vähentämiseksi.

Tämän osalta todetaan, että säännökseen ei ehdoteta lisättävän tahoja, joita Liikenne- ja viestintäviraston on kuultava lupaa myöntäessään. Virasto kuulisi kaikkia niitä tahoja, joiden kuulemisen se arvioisi tarpeelliseksi saadakseen tarvittavat tiedot kunkin lupahakemuksen arviointia varten.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy totesi lausunnossaan, että nykyisen lainsäädännön puitteissa toteutettua lentoestelupa- ja lausuntokäytäntöä on noudatettu jo kauan. Käytäntö on muotoutunut aikanaan mm. lentoasematoiminnan ja lennonvarmistuksen yhtiöittämisten johdosta, eikä lainsäädäntöä ole täsmennetty vastaamaan vallitsevaa tilannetta.

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 Fintrafficile ei enää olisi ehdotetun mukaisessa tilanteessa mahdollisuutta hoitaa. Keskeisin näistä on lentoestetietokannan hallinnointi ja ylläpito.

Fintraffic toi myös esiin, että lentoesterekisterin ylläpito on julkinen hallintotehtävä, jota yhtiö on hoitanut, vaikka tehtävästä ei ole säädetty lailla. Yhtiö korosti tarvetta selkiyttää nykyistä lainsäädäntöä tältä osin.

Jatkovalmistelussa asiaa selvitettiin edelleen ja käytiin keskusteluja Fintrafficin ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa mahdollisimman toimivan sääntelyratkaisun löytämiseksi. Selvityksen jälkeen lakiehdotuksessa päädyttiin esittämään, että jatkossa asiakas asioisi vain Liikenne- ja viestintäviraston kanssa, joka vastaanottaisi lupahakemukset, hankkisi tarvittavan selvityksen haetun lentoesteen vaikutuksista ja myöntäisi luvan. Lentoesterekisterin pitäminen olisi mahdollista ulkoistaa Fintrafficile, jossa rekisteri tosiasiallisesti on. Rekisteristä avattaisiin rajapinta viranomaiselle sekä rajatunmuin muille käyttäjille. Sen sijaan muuta lupaprosessiin liittyviä toimintoja ei ulkoistettaisi yhtiölle. Fintrafficit ja Liikenne- ja viestintävirastolta pyydettiin uudet kirjalliset lausunnot lausuntokierroksen jälkeen muutetun, lentoesteitä koskevan esityksen osalta. Asiaa kuvataan tarkemmin säännöskohtaisissa perusteluissa.

Lisäksi Fintraffic huomautti, että luonnoksen mukaan lentoestelupaa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja, vaikka käytännössä lentoesteluvan hakijana on usein myös muu kuin omistaja. Lakiehdotukseen on tältä osin vaihdettu sana lentoesteen ylläpitäjä.

Lisäksi Fintraffic esitti joitain täsmennyksiä koskien lentoestelupaprosessin nykytilaa. Esitystä on korjattu tältä osin.

Aii Airspace Design Oy kertoi lausunnossaan kannattavansa ehdotusta lentoestelupamenettelyn uudistamisesta sekä siihen liittyvää toimintamallia, jonka mukaan viranomainen pyytäisi jatkossa lentoestelupahakemuksista lausunnot niiltä ilmaliikennepalvelujen tarjoajilta ja lentomenetelmäsuunnittelijoilta, joiden palveluihin tai suunnitelmiin lentoesteellä voisi olla vaikutusta. Aii kuitenkin huomautti, että lausunnon laatiminen voi edellyttää perusteellista analyysiä suunnitellun esteen vaikutuksista. Selvitykseen tarvittavan asiantuntijatyön ja tietoteknisten resurssien määrän huomioon ottaen olisikin lausunnon mukaan kohtuullista, että lausunnonantajalla olisi säädöspohjaan perustuva oikeus periä maksu luvan hakijalta.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että laajempaan, maksuja koskevaan uudistukseen ja selvitystyöhön ei ole ollut tämän hankkeen aikana mahdollisuutta.

Aii totesi edelleen, että alkuperäiseen säädöshankepäätökseen liittyvä lentoesterekisterin perustamisen tarkastelu on yhtiön kannalta tärkeä ja kiireellinen aloite. Lentoestetieto on ilmatila- ja lentomenetelmäsuunnittelun sekä ilmailun tietotuotteiden ja karttajulkaisujen keskeinen tuotannontekijä. Lausunnon mukaan tällä hetkellä saatavilla on vain annettuihin lentoestelausuntoihin perustuva Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n tietotuote, johon ei voida liittää avointa tiedon rajapintaa. Aii huomautti myös, että lakiluonnoksessa kirjoitetaan olemassa olevasta lentoesterekisteristä. Aii:n näkemyksen mukaan Suomessa on vain lentoestelausuntorekisteri, ei nykyaikaisia vaatimuksia täyttävää lentoesterekisteriä. Myöhemmässä vaiheessa mahdollisesti perustettavan lentoesterekisterin luomisen yhteydessä tulisi uudistaa ilmailulain 158 § siten, että lentoesteen pystytystä suunnittelevaan ei

kohdistettaisi sellaisen ilmailutiedon selvittämiskaavasta, jota ei ole yleisesti tai julkisista lähteistä saatavilla.

Ehdotuksen osalta todetaan, että ilmailun paikkatietoon liittyvät haasteet on tiedostettu ja kommentti huomioidaan myöhemmässä valmistelussa.

Liikenne- ja viestintävirasto kannatti lausunnossaan lentoesteitä koskevan sääntelyn muuttamista. Virasto piti tärkeänä, että lentoestetiedon ja muun ilmailun paikkatiedon kokonaisuuden tarkastelua jatketaan ja sekä perinteisen ilmailun että miehittämättömän ilmailun tarpeisiin tuotettavan tiedon vastuutahot ja työnjako kuvataan selkeästi.

6.4 Muu lausuntopalaute

Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen

Sisäministeriö ja puolustusministeriö kannattivat kumpikin lausunnossaan lentopaikan käytön kieltämiseen ja rajoittamiseen liittyvää muutosehdotusta, mutta ehdottivat siihen eräitä muutoksia.

Puolustusministeriö esitti ensinnäkin, että lentopaikan käytön kieltämisen ja rajoittamisen perusteisiin lisättäisiin maanpuolustus. Jatkovalmistelussa todettiin, että listan täydentämiselle tältä osin ei ole estettä ja lisäys tehtiin.

Toiseksi puolustusministeriö ehdotti, että lentopaikan käytön kieltämisen tai rajoittamisen aluevalvonnan, rajaturvallisuuden, maanpuolustuksen, poliisitoiminnan, pelastustehtävien tai yleisen järjestyksen tai turvallisuuden sitä edellyttäessä tekisi lentopaikan pitäjä eikä Liikenne- ja viestintävirasto, kuten alkuperäisessä ehdotuksessa. Tämän osalta todetaan, että Suomessa on kymmeniä lentopaikan pitäjiä, joten on tarkoituksenmukaisempaa, että toimivalta annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka kautta kieltäminen ja rajoittaminen hoituu keskitetysti ja tehokkaasti.

Kolmanneksi puolustusministeriö esitti, että ehdotetun 4 momentin mukainen kieltäminen ja rajoittaminen tapahtuisi puolustusministeriön esityksestä, eikä sisäministeriön esityksestä kuten alkuperäisessä ehdotuksessa. Sisäministeriön näkemyksen mukaan tulisi arvioida, tulisiko lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen tapahtua ilmailulain 11 §:ä vastaavalla tavalla asianomaisen viranomaisen esityksestä eikä sisäministeriön esityksestä. Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että ilmailulain 11 §:n 1 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta rajoittaa tai kieltää ilmatilan käytön enintään neljän viikon ajaksi lentoturvallisuuden, turvallisuustutkimuksen, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, rajaturvallisuuden, poliisitoiminnan, pelastustehtävien tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä. Lainkohdassa ei säädetä siitä, että rajoittaminen tapahtuisi operatiivisten viranomaisten aloitteesta.

Tämän osalta todetaan, että jatkovalmistelussa säännös päätettiin yhdenmukaistaa 11 §:n vastaavan säännöksen kanssa. Kyseisessä lainkohdassa ei säädetä siitä, että rajoittaminen tapahtuisi operatiivisten viranomaisten aloitteesta. Lakiehdotuksen 88 §:n 4 momentista poistettiin maininta viranomaisesta, jonka esityksestä toimenpide tehtäisiin. Harkintavalta jäisi siten selkeästi Liikenne- ja viestintävirastolle, eikä laissa otettaisi kantaa siihen, mikä taho voisi ehdottaa lentopaikan käytön kieltämistä ja rajoittamista.

Neljänneksi puolustusministeriö esitti, että ainakin lain perusteluissa olisi maininta lentopaikan pitäjän velvollisuudesta sulkea kiitotiet ja rullaustiet fyysisillä esteillä olosuhteiden ja

lentopaikan sulkemisen syyn niin edellyttäessä. Tämän osalta todetaan, että fyysisten esteiden käyttämisestä lentopaikoilla pyritään välttämään lentoturvallisuussyistä eli siksi, että esimerkiksi hätälasku olisi mahdollinen. Esimerkiksi tilanteessa, jossa lentopaikka ei kelirikon takia ole käytettävissä, sen käytön kieltäminen tulee merkitä selkeästi ilmasta näkyvillä merkinnöillä. Tuolloinkaan ei käytetä fyysisiä esteitä.

Sisäministeriö totesi lausunnossaan, että Rajavartiolaitoksen käytännössä lähes aina kiireellinen ilmatilan rajoitustarve tulisi huomioida sisäministeriön näkemyksen mukaan myös ilmailulain 88 §:n esitettävässä uudessa 4 momentissa siten, että lentopaikan käytön kieltäminen tai rajoittaminen olisi mahdollista myös ilmaliikennepalvelun tarjoajan toimesta.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että lentopaikkoja hallinnoivat lentopaikan pitäjät, joten ilmaliikennepalveluntarjoaja ei voi kieltää tai rajoittaa niiden käyttöä. Lisäksi suurin osa lentopaikoista toimii valvomattoman ilmatilan yhteydessä. Tarvittaessa ilmailulain 11 ja 109 §:ssä tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voi tosiasiaa vaikuttaa lentopaikan käyttöön rajoittamalla sen yläpuolella olevan ilmatilan käyttöä. Tässä on kuitenkin hyvä huomioida, että toimivalta ilmatilan käyttökieltojen ja -rajoitusten osalta on ilmatilan hallintayksiköllä, ei ilmaliikennepalveluntarjoajalla.

Myös oikeusministeriö kommentoi 88 §:ään ehdotettujen muutosten perusteluja ja toteaa, että ehdotusten kytkös valmiuslain muutokseen jää epäselväksi. Jatkovalmistelussa viittaus valmiuslakiin on poistettu tarpeettomana.

Perusoikeuksien rajoitusedellytykset ja julkisen hallintotehtävän siirtäminen

Oikeusministeriö kommentoi lausunnossaan esityksen jaksoa 12 Suhde perustuslakiin ja sääätämisjärjestys. Jaksoa on täydennetty ja selkeytetty oikeusministeriön ehdotuksen mukaisesti.

Tiedonsaantioikeutta koskeva muutosehdotus

Oikeusministeriö kommentoi lausunnossaan esitystä, jonka mukaan liikenteen palveluista annetun lain 197 §:ään tehtäisiin viittaus Euroopan unionin lainsäädäntöön, jotta mahdollistettaisiin se, että viranomaisen saisi tietoja myös U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaisista toimijoista. Oikeusministeriö toteaa, että ehdotus tiedonsaantioikeuden laajentamisesta vaikuttaisi olevan hyvin avoin, kun säännös laajentaisi yleisesti tiedonsaantioikeuden ”Euroopan unionin lainsäädännössä säädettyjen tehtävien hoitamiseen” ja katsoo, että esitystä olisi täsmennettävä tältä osin säädöksessä tai perusteluissa. Lisäksi oikeusministeriö totesi, että ilmailulain ja rikos- ja sakkorekisterilain suhdetta tulisi kuvata. Tämän osalta jatkovalmistelussa todettiin, että muutos vaatisi laajempaa selvitystä kuin mihin tämän esityksen aikataulussa on mahdollisuus, joten liikenteen palveluista annetun lain 197 §:n muutoksesta päätettiin luopua.

Transponderien s-moodikoodien rekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto totesi lausunnossaan, että transponderien eli toisiotutkavastainten koodien jakamisesta ja rekisteröinnistä ei ole laissa nimenomaista säännöstä. Kyseessä on kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n standardeihin perustuva tehtävä, jota Traficom ja sitä ilmailuviranomaisen tehtävissä edeltäneet virastot ovat hoitaneet osana lentoturvallisuuteen liittyviä tehtäviään. Ilma-alusrekisteriin merkittävälle ilma-aluksille Traficom antaa S-moodikoodin rekisteröinnin yhteydessä. Viime aikoina on kuitenkin tullut tarpeelliseksi antaa näitä koodeja myös esimerkiksi miehittämättömille ilma-aluksille, jotka toimivat alueella, jolla

ne on turvallisuussyistä tarpeen saada lennonjohdolle näkyviksi. Miehittämätön ilma-alus kuitenkin vaaditaan rekisteröitäväksi vain, jos sitä käytetään ns. sertifioitun kategorian toimintaan (miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, 14 artikla). Lisäksi S-moodin transponderia voi olla tarpeen käyttää myös lentopaikalla liikkuvassa ajoneuvossa. Näistä syistä transponderin S-moodikoodien rekisteristä olisi tarpeen säätää erikseen.

Ehdotuksen perusteella lakiesitykseen on lisätty uusi ilmailulain 116 a §.

Liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n määräyksenantovaltuus

Liikenne- ja viestintävirasto ehdotti lausunnossaan liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n 4 momentissa olevaa Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettua määräyksenantovaltuutusta korjattavaksi siten, että määräysten antaminen olisi mahdollista lentotyölupaa edellyttävän toiminnan lisäksi myös ilmoituksenvaraisesta toiminnasta. Edeltävän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Tätä ei kuitenkaan ole otettu huomioon määräyksenantovaltuudessa, joka nykyisellään koskee vain lentotyölupaa edellyttävää toimintaa. Lakiesitystä on täydennetty tältä osin.

Ilmailulain jatkokehittämisen tarve

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto toi lausunnossaan esiin ilmailulain jatkokehittämisen tarpeen. Olisi hyödyllistä kirjata selkeämmin lakiin, miltä osin ilmailua koskevat vaatimukset tulevat suoraan EU-lainsäädännöstä ja miltä osin sovelletaan ilmailulakia. Lisäksi liikenteen palveluista annetun lain ja ilmailulain suhdetta olisi hyvä täsmentää. Tältä osin todetaan, että ilmailulain laajemman uudistamisen tarve on tunnistettu myös liikenne- ja viestintäministeriössä ja asia huomioidaan mahdollisuuksien mukaan myöhemmin.

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.

Ehdotetussa uudessa 29 kohdassa määriteltäisiin U-space-palveluntarjoaja oikeushenkilöksi, joka on U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti sertifioitu tarjoamaan mainitun asetuksen 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettuja U-space-palveluita 1 alakohdassa tarkoitettua U-space-ilmatilassa. Säännöksessä määriteltäisiin U-space-palveluntarjoaja, U-space-palvelut ja U-space-ilmatila täytäntöönpanoasetusta vastaavasti.

Ehdotetussa uudessa 30 kohdassa määriteltäisiin U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoaja palveluntarjoajaksi, joka tarjoaa U-space-täytöntöönpanoasetuksen 2 artiklan 4 alakohdassa tarkoitettua yhteistä tietopalvelua U-space-ilmatilassa. Määritelmä vastaisi U-space-täytöntöönpanoasetuksen 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-spacen perustamisessa ei olisi kyse hallintopäätöksestä vaan asetukseen rinnastuvasta viranomaisen antamasta oikeussäännöstä.

U-space-täytöntöönpanoasetuksen 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 ja muita asianosaisia kuullaan ja jossa on mahdollista vaikuttaa määräyksen valmisteluun. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi perustaa U-space-ilmatilan turvallisuuteen, turvatoimiin, yksityisyyden suojaan tai ympäristöön liittyvistä syistä. Ilmatilojen perustaminen on siis vapaaehtoista ja jättää Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltaisena viranomaisena laajan harkintavallan.

Jokaisen U-space-ilmatilan perustamisen tueksi on U-space-täytöntöönpanoasetuksen 3 artiklan mukaisesti tehtävä ilmatilan riskinarviointi.

U-space-ilmatiloja koskevaa sääntelyä ei sovelleta lentotoimintaan sotilas- ja valtionilma-aluksilla. U-space-täytöntöönpanoasetuksen mukaan tällaisten ilma-alusten turvallinen porrastus U-space-ilmatilassa on kuitenkin varmistettava. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi voitava määritellä staattisia ja dynaamisia U-space-ilmatilarajoituksia tällaisen lentotoiminnan turvallisen ja tehokkaan harjoittamisen mahdollistamiseksi.

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 täytöntöönpanoasetuksen 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 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa.

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

UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevan tiedon saataville asettamisessa on kyse paikkatiedon julkaisemisesta. Miehitämättömän 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.* Ilmailulain 11 §:n muotoilu on ollut tarkastelussa viime vuosina, mutta ilmailulain 88 §:n muotoilu on säilynyt pitkälti muuttumattomana. Voimassaolevan ilmailulain 88 §:n pääpaino on lentopaikan käytön kieltämisellä tai rajoittamisella "tekniiseen turvallisuuteen" liittyvien syiden johdosta. Ensisijainen toimintavastuu on lentopaikan pitäjällä. Liikenne- ja viestintäviraston edellytetään puuttuvan tilanteeseen vain, jos lentopaikan pitäjä ei ole ryhtynyt toimiin.

Esitetään, että ilmailulain 88 §:ään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa virastolle osoitettaisiin tehtävä kieltää lentopaikan käyttö tai rajoittaa sitä, jos aluevalvonta, rajaturvallisuus, maanpuolustus, poliisitoiminta, pelastustehtävät tai yleinen järjestys tai turvallisuus tätä edellyttää. Vastaavat kriteerit on asetettu myös ilmatilan käytön kieltämiselle tai rajoittamiselle 11 §:ssä.

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.

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.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös siitä, että ennen yhteisen tietopalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä. Sääntely vastaisi 108 §:ssä ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämisen osalta säädettyä. Tietopalveluntarjoajalla on keskeinen merkitys sotilasilma-alusten suorittamien operaatioiden toteuttamisessa, koska tietopalveluntarjoaja muun muassa käsittelee sotilasilmailuun liittyviä ilmatilarajoituksia sekä asettaa saataville keskeiset U-space-toimintaan liittyvät tiedot, jotka Puolustusvoimat tarvitsee tehtäviensä toteuttamiseen.

Edelleen 1 momentissa säädettäisiin siitä, että jos yhteisen tietopalvelun tarjoaja nimettäisiin yksinoikeudella, U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen tietojen asetettavien U-space-palveluntarjoajien, ilmaliikennepalvelun tarjoajien ja jäsenvaltion viranomaisen toimesta yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun tarjoajan saataville, ja tämän olisi annettava ne 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

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 asettamista saataville, jos U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajaa ei nimettäisi 1 momentin mukaan yksinoikeudella. Tiedot asetettaisiin U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 5 kohdan mukaan asiaankuuluville viranomaisille, ilmaliikennepalvelujen tarjoajille, U-space-palveluntarjoajille ja miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjille syrjimättömällä tavalla sekä siten, että datan laatu, latenssiaika ja suojaustasot ovat samat. 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 hallintotehtävän siirtämiseen liittyviä säännöksiä lain 210, 212, 213 ja 215 §:ssä.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin, että tällaisen palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan 2 momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa.

Hallintotehtävän siirtäminen ulkopuoliselle palveluntarjoajalle on katsottu mahdolliseksi, koska tehtävä on arvioitu teknisluonteiseksi 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, kelpuutus 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.

Lisäksi korjattaisiin 2 momentin luetteloa siten, että 2 ja 3 kohdat yhdistettäisiin ja 4 kohdasta tulisi siten uusi 3 kohta. Luettelon 2 ja 3 kohta ovat virheellisesti eriytyneet, kun uusi ilmailulaki on tullut voimaan vuonna 2014. Lain esitöiden (HE 79/2014 vp) mukaan lainkohtaa ei ole ollut tältä osin tarkoitus muuttaa.

115 a §. U-spacen käyttäjien tiedonsaanti.

Uudessa 115 a §:ssä säädettäisiin U-space-palvelun käyttäjien tiedonsaantioikeuksista. U-space-täytäntöönpanoasetuksen II liitteen mukaan yhteisten tietopalvelujen tarjoajien on varmistettava, että 5 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut tiedot ovat saatavilla verkossa sellaisten 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 (muun muassa tilannetietoon).

116 a §. S-moodikoodien rekisteri. Uudessa 116 a §:ssä säädettäisiin toisiotutkavastaimen s-moodikoodien rekisteristä. Liikenne- ja viestintävirasto ja sitä ilmailuviranomaisen tehtävissä edeltäneet virastot ovat ylläpitäneet kyseistä rekisteriä osana lentoturvallisuuteen liittyviä tehtäviään, mutta asiasta ei ole aiemmin ollut nimenomaista säännöstä laissa. Uuden pykälän sisältö vastaa suurelta osin ilmailulain 122 §:ssä hätäpaikannuslähetinrekisteristä säädettyä.

Toisiotutkavastain eli transponderi on laite, jonka avulla ilma-alus näkyy ja voidaan tunnistaa lennonjohdon tutkanäytöllä tai muiden ilma-alusten törmäyksenestojärjestelmissä. Laite lähettää automaattisesti tunnistensa ja muita tietoja vastauksena lennonjohdon tutkan lähettämään kyselypulssiin. Kyseessä on radiolähetin, johon sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 39 §:n mukaisesti vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä radiolupa.

Transponderi voi toimia eri moodeissa. Niistä A-moodi on transponderin perustoiminto, jossa laite vastaa maalaatteen kyselyyn pelkästään transponderin numerokoodilla. C-moodissa vastaukseen sisältyy myös ilma-aluksen korkeustieto. S-moodissa laite lähettää lennonjohdon tutkajärjestelmään lisäksi ilma-aluksen yksilöllisen tunnuksen, jonka perusteella ilma-alus voidaan tunnistaa. Tämä parantaa lennonjohdon tilannetietoisuutta ja mahdollistaa selektiiviset transponderikyselyt, mikä vähentää vastausten tulvaa vilkkaassa liikennetilanteessa. S-moodissa toimiva transponderi on edellytys myös ilma-alusten yhteentörmäysvaarasta varoittavien TCAS-järjestelmien (traffic alert and collision avoidance system) toiminnassa. Sen avulla samalla alueella liikennöivien ilma-alusten transponderit viestivät keskenään ja antavat varoituksen törmäysvaarasta.

Vaatus siitä, että ilma-aluksessa on oltava transponderi, perustuu EU:n lentotoiminta-asetukseen (lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annettu komission asetukset (EU) N:o 965/2012), sekä mittarilentosääntöjen mukaisen liikenteen osalta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan valvonnan suorituskykyä ja yhteentoimivuutta koskevista vaatimuksista annettuun komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) N:o 1207/2011. Viimeksi mainitun asetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaan lentotoiminnan harjoittajien on varmistettava, että niiden käyttämissä ilma-aluksissa olevat S-mooditransponderit toimivat ilma-aluksen 24-bittisellä ICAO:n vaatimusten mukaisella osoitetunnuksella, joka vastaa ilma-aluksen rekisteröintivaltiossa sille annettua rekisteritunnusta. Muissa kuin edellä mainittujen asetusten soveltamisalaan kuuluvissa ilma-aluksissa ja liikenteessä transponderi vaaditaan, jos ilma-alus toimii ns. transponderivyöhykkeellä (TMZ, Transponder Mandatory Zone), joita toimivaltainen viranomainen voi perustaa komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 (yhteiset lentosäännöt, SERA) liitteen kohdan SERA.6005 mukaisesti. Suomessa käytössä olevat transponderivyöhykkeet on nimetty ilmailulain 109 §:n nojalla annetussa ilmailumääräyksessä OPS M1-31. Kyselykoodien jakamisesta S-moodioperaattoreille ja ilmaliikennepalvelun

tarjoajille puolestaan säädetään S-moodikyselykoodien koordinoitua jakamista ja käyttöä koskevista vaatimuksista yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 262/2009.

Jotta ilma-alukset voidaan S-mooditransponderin vastausten perusteella erottaa toisistaan, niille on annettava yksilölliset tunnukset eli S-moodikoodit. Vaatimus pitää S-moodiosoitteista rekisteriä perustuu kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n standardeihin (Annex 10, Aeronautical Telecommunications, Volume IV Surveillance and Collision Avoidance Systems). Ilma-alusrekisteriin merkittävälle ilma-aluksille Liikenne- ja viestintävirasto antaa S-moodikoodin rekisteröinnin yhteydessä. Viime aikoina on kuitenkin tullut tarpeelliseksi antaa näitä koodeja myös esimerkiksi miehittämättömille ilma-aluksille, jotka toimivat alueella, jolla ne on turvallisuussyistä tarpeen saada lennonjohdolle näkyviksi. Miehittämätön ilma-alus kuitenkin vaaditaan rekisteröitäväksi vain, jos sitä käytetään niin sanotun sertifioitujen kategorian toimintaan (miehittämättömän ilmailun täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947, 14 artikla). Lisäksi S-moodin transponderia voi olla tarpeen käyttää myös lentopaikalla liikkuvassa ajoneuvossa. Näistä syistä transponderin S-moodikoodien rekisteristä on tarpeen säätää erikseen.

Pykälään sisältyisivät säännökset S-moodikoodien rekisterin tavoitteesta ja siitä, mitä perustietoja ja käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia tietoja pitää ja saa merkitä rekisteriin. Näitä tietoja olisivat ilma-aluksen, ajoneuvon tai laitteen omistajan ja käyttäjän yhteystiedot, toisiotutkavastaimen tunnistuskoodi sekä ilma-aluksen tai muun laitteen mahdollinen rekisteritunnus tai sitä vastaava tunniste. Lisäksi rekisteriin saisi merkitä ilma-aluksen muut kansainvälisten standardien ja käytäntöjen mukaiset tiedot. Vaadittavia ilmoituksia, henkilötietojen säilyttämistä ja tietojen luovuttamista koskevat säännökset olisivat samat kuin ilmailulain 122 §:ssä hätäpaikannuslaiterekisterin osalta.

146 §. Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uudet luetelmakohdat 15, 16 ja 17.

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 toimijat lisätään niiden toimijoiden luetteloon, joiden toimintaan Liikenne- ja viestintävirasto voi puuttua ilmailulain 147-149 §:n mukaisin toimin eli organisaatiolle myönnettyyn lupaan kohdistuvin hallinnollisin seuraamuksin.

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.

Pykälän uudeksi 17 kohdaksi lisättäisiin asematasovalvontapalvelun tarjoaja. Asematasovalvonnalla tarkoitetaan lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 139/2014 määritelmän mukaan palvelua, jota tarjotaan ilma-alusten ja ajoneuvojen liikkumisen ja muiden toimintojen säätelemiseksi asematasolla. Saman asetuksen mukaan, kuten myös ilmailulain 75 §:ssä olevan määritelmän mukaan, asematasolla tarkoitetaan määriteltä aluetta, joka on tarkoitettu ilma-aluksille matkustajien, postin ja rahdin lastausta tai purkamista tai ilma-alusten tankkausta, paikoitusta tai huoltoa varten. Asematasovalvontapalvelujen tarjoaminen on ilmoituksenvaraista toimintaa asetuksen

(EU) N:o 139/2014 nojalla. Liikenne- ja viestintäviraston toimivalta näiden ilmoitusten vastaanottamiseen seuraa suoraan asetuksesta ja ilmailulain 3 §:stä, joten näistä asioista ei ole tarpeen säätää kansallisesti. Asematasovalvontapalvelun tarjoajat on kuitenkin tarpeen lisätä niiden toimijoiden luetteloon, joiden toimintaan Liikenne- ja viestintävirasto voi puuttua ilmailulain 147-149 §:n mukaisin toimin eli organisaatiolle myönnettyyn lupaan kohdistuvien hallinnollisten seuraamusten.

158 §. Lentoesteet. Pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että momentin sisältämää määräyksenantovaltuutta 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.

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 luvan hakijaa lausunnostaan, vaikka lausunnon maksullisuudesta ei ole lainsäädännössä erikseen säädetty. Toiseksi ilmaliikennepalvelun tarjoaja on muuttuneen lainsäädännön myötä katsonut, että sillä ei ole ollut lausunnossaan mahdollisuutta todeta vaikutuksia tapauksissa, joissa haettu lentoeste on vaikuttanut sellaiseen lentomenetelmään, jota se ei ole itse suunnitellut.

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

Lentoesteitä koskevan sääntelyn muutosten eli lain 158, 158 a, 158 b, 158 c ja 158 d §:n ehdotetaan tulevan voimaan muusta laista poiketen vasta 1.7.2023, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ja Fintraffic Lennonvarmistus Oy ehtivät varautua muutokseen omassa toiminnassaan.

158 a §. Lentoesteluvan myöntäminen. Ehdotetussa uudessa pykälässä säädetäisiin lentoesteluvan myöntämisestä.

Pykälän 1 momentin mukaan lentoesteluvan myöntäisi hakemuksesta Liikenne- ja viestintävirasto, kuten voimassaolevassakin lainsäädännössä. Lupaa voisi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja, haltija tai ylläpitäjä. Luvan hakijasta ei ole sääntelyä voimassaolevassa laissa, mutta ehdotettu säännös vastaisi nykyistä käytäntöä.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi ennen luvan myöntämistä selvitettävä lentoesteen vaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle ja lentopaikan pitäjälle. Liikenne- ja viestintäviraston

on selvityksen tueksi pyydetty lausunto ilmaliikennepalveluntarjoajilta, lentopaikan pitäjiltä, lentomenetelmien suunnittelijoilta ja muilta asianosaisilta.

Pykälän 2 momentin 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.

158 b §. Lentoesterekisteri. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto pitää lentoesterekisteriä. Säännös vastaisi paikkatietoinfrastruktuurista annetun lain (451/2009) ja valtioneuvoston asetuksen (725/2009) sääntelyä siltä osin, että vastuu ilmailun paikkatietoihin lukeutuvasta lentoesterekisteristä säädettäisiin selkeästi Liikenne- ja viestintävirastolle.

Nykytilassa lentoesterekisteriä pitää Fintraffic Lennonvarmistus Oy, mutta asiasta ei ole nimenomaisesti säädetty laissa. Käytäntö juontaa juurensa ilmailuhallinnon jakautumiseen eri viranomaisiin ja yhtiöihin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisteriin merkittävistä tiedoista. Rekisteriin merkittäisiin lentoesteluvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä lentoestettä koskevat tekniset tiedot. Lentoesteluvan haltijan olisi ilmoitettava estettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen nimeämälle taholle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että rekisteriin merkityt tiedot poistettaisiin 10 vuoden kuluttua lentoesteen poistamisesta, jollei kansainvälisestä velvoitteesta tai laista muuta johdu.

158 c §. Julkisen hallintotehtävän siirtäminen. Lakiin ehdotetaan uutta 158 c §:ää lentoesterekisterinpitotehtävän siirtämisestä.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia lentoesterekisterinpidon sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ltä. Palveluntarjoaja luovuttaisi lentoesterekisteritiedot Liikenne- ja viestintävirastolle rajapinnan kautta.

Julkisen hallintotehtävän siirtämisen perustuslaillista ulottuvuutta arvioidaan jaksossa 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys. Mahdollisuudesta siirtää julkinen hallintotehtävä ehdotetaan säädettävän, jotta lentoesterekisterin pitäminen voitaisiin hoitaa mahdollisimman tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti.

Hankintalain (1397/2016) 40 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan Teknisestä tai yksinoikeuden suojaamiseen liittyvästä syystä vain tietty toimittaja voi toteuttaa hankinnan; lisäedellytyksenä on, että järkeviä vaihtoehtoisia tai korvaavia ratkaisuja ei ole eikä kilpailun puuttuminen johdu hankinnan ehtojen keinotekoisesta kaventamisesta.

Hankintayksikön tulee pystyä osoittamaan, ettei ole olemassa vastaavaa tuotetta tai palvelua, jolla sama lopputulos voitaisiin saavuttaa. Säännöksen käyttötilanteiden tulisi olla perusteltuja.

Tehtävän siirtämisen mahdollistaminen lain nojalla vain Fintraffic Lennonvarmistus Oy:lle katsotaan tarkoituksenmukaiseksi, koska olemassa oleva lentoesterekisteri ja sitä myötä myös tieto historiallisesti myönnettyistä lentoesteluvista on yhtiön hallussa, eikä vastaavaa tietokantaa ja -järjestelmää ole muilla toimijoilla.

Yhtiö tuottaa lentoesterekisteritiedosta myös paikkatietoaineistoa, mikä olisi olennainen osa rekisterinpitotehtävää jatkossakin.

Nykyisellään Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole käytössään rajapintaa lentoesterekisterin tietoihin. Tästä säädettäisiin jatkossa erikseen. On asianmukaista, että lentoesteluvat myöntävällä viranomaisella on käytettävissään tiedot historian aikana myönnettyistä lentoesteluvista.

Pykälän 2 momentissa olisi viittaus liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ään, joissa säädetään yksityiskohtaisesti julkisen hallintotehtävän siirtämisestä ja hoitamisesta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 1 momentissa tarkoitettuun palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan mainitussa momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa.

158 d §. *Tiedon luovuttaminen lentoesterekisteristä.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 158 d §, joka koskisi tiedon luovuttamista lentoesterekisteristä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lentoesterekisteritietojen luovuttamiseen sovellettaisiin mitä liikenneasioiden rekisterin tietojen luovuttamisesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 28 luvussa sekä mitä paikkatiedon julkaisemisesta säädetään paikkatietoinfrastruktuurista annetussa laissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että lentoesterekisterin pitäjän olisi huolehdittava siitä, että lentoesteitä koskevat tekniset tiedot olisivat saatavissa avoimen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi. Tietojen olisi oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pystyisi tunnistamaan yksittäisiä henkilöitä, eikä niistä kävisi ilmi salassa pidettäviä tietoja.

Lentoesterekisterin pitäjän olisi avattava rajapinta, jonka kautta lentoestetieto olisi saatavissa.

Lentoesterekisteritietojen tiedonluovutustilanteita voi olla monenlaisia. Ensinnäkin yksittäiset kansalaiset tai toimittajat saattavat pyytää tietoja, jolloin on tyypillisesti kyse yksittäisiin lentoesteisiin liittyvistä tiedoista. Toisena esimerkkinä mainitaan miehittämättömän ilmailun toimijoiden ja heille palveluja tuottavien yritysten paikkatietokyselyt, joita on odotettavissa kasvava määrä. Kolmantena esimerkkinä tiedonluovutustilanteista on ilmailutiedotuspalveluntarjoajille AIS-julkaisuissa julkaistaviksi luovutettavat tiedot.

7.2 Laki liikenteen palveluista

127 §. *Lentotyölupa.* Pykälän 4 momentissa olevaa Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettua määräyksenantovaltuutusta ehdotetaan korjattavaksi siten, että määräysten antaminen on mahdollista lentotyölupaa edellyttävän toiminnan lisäksi myös ilmoituksenvaraisesta toiminnasta. Edeltävän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi sallia, että lentotyötä saa harjoittaa ilmoituksenvaraisesti tai ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen.

128 §. *Ilmoitus eräillä 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).

8 Lakia alemman asteinen sääntely

U-space- täytöntöönpanoasetuksen kansallinen täytöntöönpano toteutetaan vain osittain lain tasolla. Asetuksessa säädetään lukuisien U-space-ilmatilaan liittyvistä tehtävistä, joista ei kansallisesti säädetä laissa. Siltä osin kuin kansallista harkintavaltaa sisältävä sääntely on täytöntöönpanoasetuksessa kohdistettu toimivaltaiselle viranomaiselle, asiasta määrätään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Tällaisia asioita ovat esimerkiksi U-space-palvelujen ja U-space-ilmatilassa käytettävän miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän suorituskykyvaatimukset, jotka määritettäisiin todennäköisesti Liikenne- ja viestintäviraston UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevassa määräyksessä. Toinen esimerkki ovat U-space-ilmatilassa pakollisten palveluiden ohella vaadittavat lisäpalvelut, joista määritettäisiin myös Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Määräysten lisäksi U-spacea koskien tarvitaan paljon viranomaisen ohjeistusta sekä sisäisten menettelyjen määrittelyä.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki ilmailulain muuttamisesta ja laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta tulisivat voimaan 26.1.2023, jolloin U-space-täytöntöönpanoasetus tulee sovellettavaksi. Ilmailulain muuttamisesta annetun lain 158 § ja 158 a §–158 d § tulisivat kuitenkin voimaan vasta 1.10.2023.

10 Toimeenpano ja seuranta

Merkittävä osa U-space-täytöntöönpanoasetuksessa edellytettävästä kansallisesta täytöntöönpanosta 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 tulevilla säädöshankkeilla.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Esityksellä ei ole liityntää muihin valmisteltavana tai käsiteltävänä oleviin esityksiin.

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys ei ole yhteydessä talousarvioesitykseen.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

12.1 Johdanto

Esitykseen sisältyy ehdotuksia, joiden suhdetta perustuslakiin on tarpeen arvioida. Ilmailulain 158 §:ää koskeva ehdotus sisältyy asiallisesti voimassa olevaan ilmailulakiin.

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

Elinkeinovapaus

Perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset ovat lailla säätäminen, lain täsmällisyys ja tarkkarajaisuus, rajoituksen hyväksyttävyys, rajoituksen suhteellisuus, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuus, oikeusturvajärjestelyjen riittävyys ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattaminen.

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan elinkeinolla. Se, että jollakin toimijalla on laissa säädetty yksinoikeus tietyn toiminnan harjoittamiseen, on elinkeinovapauden rajoitus. Tällainen rajoitus voi kuitenkin olla hyväksyttävä ja suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Ilmailulain muuttamista koskevaan esitykseen sisältyvän uuden 108 a §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto voi nimetä U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajan, joka tarjoaa yhteisiä tietopalveluja yksinoikeudella yhdessä tai useammassa U-space-ilmatilassa. Tällainen säännös liittyy elinkeinovapauteen, koska sillä on mahdollista puuttua tarjonnan määrään ja yritysten väliseen kilpailuun.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on arvioitu esimerkiksi alkoholin myyntiin (esim. PeVL 48/2017 vp) ja rahapeliä tarjoamiseen (esim. PeVL 23/2000 vp) myönnettävää yksinoikeutta. Näiden toimintojen osalta yksinoikeutta on pidetty perusteltuna erityisesti alkoholin ja rahapeliä aiheuttamien haittojen vähentämiseen liittyvistä syistä. Vastaavaa perustetta ei liity U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoamiseen yksinoikeudella.

Ilmailulakiin ehdotetussa 108 a §:ssä mahdollistettaisiin yksinoikeuden myöntäminen yhteisen tietopalvelun tarjoamiseen, mutta rinnalla olisi mahdollisuus järjestää palvelu niin sanotulla hajautetulla mallilla. U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaan yksinoikeus voitaisiin myöntää kaikkien tai joidenkin jäsenvaltion vastuulla olevien U-space-ilmatilojen alueelle. Kyseessä ei siten välttämättä olisi yksinoikeus koko Suomen alueella.

Yhteisen tietopalvelun osalta voidaan katsoa, että palvelun saatavuus, laatu ja tarkoituksenmukainen järjestäminen saattavat edellyttää yksinoikeuden myöntämistä palvelun tarjoamiseen.

Lainsäädäntövallan siirtäminen viranomaiselle

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 säättää viranomaisen määräystenantovallassa 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 jos este 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 uskominen alan valvonnasta vastaavalle on soveliaista.

Edellä kuvatut valtuutussäännökset 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 valtuutussäännökset ovat tarkkarajaisia, yksityiskohtaisia ja soveltamisaltaan täsmällisesti rajattuja.

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

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 muille 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. Ilmailulakiin ehdotetussa uudessa 158 c §:ssä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi hankkia lentoesterekisterinpidon sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ltä.

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 ilmailutietoon liittyvän tietojärjestelmän käyttöä ja ilmailuun liittyvien tietojen kokonaisuuden hallintaa eli kyse on erikoistumista vaativista tehtävistä. Ilmailulain 158 c §:ssä ehdotetussa rekisterinpitotehtävän ulkoistuksessa on kyse rekisteristä, joka tosiasiallisesti on jo Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n hallinnassa, ja jollaista ei muilla toimijoilla ole. Ehdotetuissa toimivallan siirroissa on kyseessä palveluiden tuottaminen eikä yksilön oikeuksia koskevan päätöksentekovalan siirtäminen.

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). Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla

(esim. PeVL 50/2017 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 sekä liikenteen palveluista annetun lain 25 luvun sääntelyä, jolla turvataan yksilön asemaa esimerkiksi palveluntarjoajaan kohdistuvilla vaatimuksilla. (esim. PeVL 53/2014 vp, PeVL 37/2010 vp, PeVL 16/2002 vp).

Ilmailulakiin ehdotettuihin tehtävän siirtoihin on sisällytetty viittaukset liikenteen palveluista annettuun lakiin. Kyseiseen lakiin sisältyy säännös rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Lisäksi liikenteen palveluista annetussa laissa on informatiivinen viittaus vahingonkorvauslakiin (412/1974). Sitä vastoin lakiin ei ole otettu viittauksia hallinnon yleislakeihin. Lakiin ei ole perustuslain 124 §:n takia välttämättömästi yleensä sisällyttää viittauksia hallinnon yleislakeihin, sillä hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvuorollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (esim. PeVL 50/2017 vp).

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä on myös yksityiselle annetun julkisen hallintotehtävän hoitamisen valvonta (esim. PeVL 43/2002 vp) sekä kelpoisuusehdot (PeVL 40/2002 vp). Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tosiasiallisessa toiminnassa huolehtia sääntelyn yleisen tarkkuuden ja muun asianmukaisuuden sekä asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla (esim. PeVL 26/2017 vp).

Yhtiöön sekä siirrettäväksi ehdotetun palvelun tuottamiseen kohdistuvasta viranomaisvalvonnasta säädetään myös liikenteen palveluista annetussa laissa. Liikenteen palveluista annetun lain 215 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo palveluntarjoajien toimintaa.

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 lainsäätämisyksikössä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ilmailulain (864/2014) 158 §:n 5 ja 6 momentti, sellaisina 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, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 534/2020 ja 1327/2021, uusi 28–30 kohta, lakiin uusi 11 d ja 11 e §, 88 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 4 momentti, lakiin uusi 108 a , 115 a ja 116 a §, 146 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1327/2021, uusi 15–17 kohta ja lakiin uusi 158 a–158 d §,
seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

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* oikeushenkilöä, joka on U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti sertifioitu tarjoamaan mainitun asetuksen 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettuja *U-space-palveluita* 1 alakohdassa tarkoitettussa *U-space-ilmatilassa*;

30) *U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajalla* palveluntarjoajaa, joka tarjoaa U-space-täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan 4 alakohdassa tarkoitettua yhteistä tietopalvelua U-space-ilmatilassa.

11 d §

U-space-ilmatila

Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksellä perustaa enintään kolmeksi vuodeksi U-space-ilmatilan, jossa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä voidaan harjoittaa toimintaa ainoastaan 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 liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ää.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan mainitussa momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

6 luku

Lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa

88 §

Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää lentopaikan käytön tai rajoittaa sitä aluevalvonnan, rajaturvallisuuden, maanpuolustuksen, 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 mukaisesti perustetussa U-space-ilmatilassa. Ennen yhteisen tietopalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä. Jos yhteisen tietopalvelun tarjoaja nimetään yksinoikeudella, U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 1–3 kohdassa tarkoitettut tiedot asetetaan yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun tarjoajan saataville, ja tämän on annettava ne mainitun artiklan 5 kohdan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa U-space-ilmatilan yhteisen tietopalvelun osana U-space-täytäntöönpanoasetuksen 5 artiklan 1–3 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 liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ää.

Edellä 2 momentissa tarkoitettua palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan

mainitussa momentissa 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, sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa; tai
 - 3) 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 alakohdan 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.

116 a §

S-moodikoodien rekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää rekisteriä toisiotutkavastaimien s-moodikoodista. Rekisterin tarkoituksena on varmistaa koodien tarkoituksenmukainen jakaminen siten, että lennonvarmistuksen tutkajärjestelmälle ei aiheudu häiriöitä.

S-moodikoodien rekisteriin on merkittävä ilma-aluksesta, ajoneuvosta tai laitteesta seuraavat tiedot:

- 1) omistajan ja käyttäjän nimi ja yhteystiedot;
- 2) toisiotutkavastaimen tunnistuskoodi, joka on koodattu Liikenne- ja viestintäviraston edellyttämällä Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetun standardin mukaisella protokollalla;
- 3) mahdollinen rekisteritunnus tai vastaava tunniste.

S-moodikoodien rekisteriin saa myös merkitä ilma-aluksen muut kansainvälisten standardien ja käytäntöjen mukaiset tiedot.

Ilma-aluksen, ajoneuvon tai laitteen omistajan tai käyttäjän on ilmoitettava rekisterin pitäjälle tässä pykälässä tarkoitetut sellaiset tiedot ja niiden muutokset, joita ei ole ilmoitettava

liikenneasioiden rekisteriin sekä liitettävä ilmoitukseen tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kolmen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana tiedot toisiotutkavastaimesta on poistettu rekisteristä ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän pyynnöstä. Muilta osin rekisteriin talletettujen henkilötietojen säilyttämisen ja poistamisen tarvetta on arvioitava vähintään viiden vuoden välein niiden säilyttämisestä.

S-moodikoodien rekisteristä saa luovuttaa tietoja vain viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:ssä tarkoitetuille viranomaisille laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien hoitamiseksi.

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;
 - 17) palveluntarjoaja, joka tarjoaa lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 139/2014 2 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettua asematasovalvontapalvelua

158 §

Lentoesteet

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;
 - 4) 1–3 kohdassa tarkoitettuja vastaavista teknisluonteisista seikoista.
-

158 a §

Lentoesteluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta 158 §:n 2 momentissa tarkoitetun lentoesteluvan. Lupaa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja, haltija tai ylläpitäjä. Liikenne- ja viestintäviraston on ennen luvan myöntämistä selvitettävä lentoesteen vaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle ja lentopaikan pitäjälle. Liikenne- ja viestintäviraston on selvityksen tueksi pyydettävä lausunto ilmaliikennepalveluntarjoajilta, lentopaikan pitäjiltä, lentomenetelmien suunnittelijoilta ja muilta asianosaisilta.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä lentoestelupa, 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.

158 b §

Lentoesterekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto pitää lentoesterekisteriä.

Rekisteriin merkitään lentoesteluvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä lentoestettä koskevat tekniset tiedot. Lentoesteluvan haltijan on ilmoitettava estettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen nimeämälle taholle.

Jollei kansainvälisestä velvoitteesta tai laista muuta johdu, rekisteriin merkityt tiedot poistetaan 10 vuoden kuluttua lentoesteen poistamisesta.

158 c §

Julkisen hallintotehtävän siirtäminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia lentoesterekisterinpidon sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ltä. Palveluntarjoaja luovuttaa lentoesterekisteritiedot Liikenne- ja viestintävirastolle teknisen rajapinnan kautta.

Tehtävän siirtämisessä ja sen hoitamisessa noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ää.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan mainitussa momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

158 d §

Tiedon luovuttaminen lentoesterekisteristä

Mitä liikenteen palveluista annetun lain 28 luvussa säädetään liikenneasioiden rekisterin tietojen luovuttamisesta sekä paikkatietoinfrastruktuurista annetussa laissa (421/2009) paikkatiedon julkaisemisesta, sovelletaan myös lentoesterekisteritietojen luovuttamiseen.

Lentoesterekisterin pitäjän on huolehdittava siitä, että lentoesteitä koskevat tekniset tiedot ovat saatavissa avoimen teknisen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi lentoesteitä koskevat tekniset tiedot. Tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä henkilöitä eikä käy ilmi salassa pidettäviä tietoja.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2023. Sen 158 ja 158 a–158 d § tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä lokakuuta 2023.

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain 127 ja 128 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 127 §:n 4 momentti ja 128 §:n 1 momentti,
sellaisina kuin ne ovat 127 § laissa 984/2018 ja 128 § laissa 1244/2021,
seuraavasti:

127 §

Lentotyöluupa

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen ja ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentotyöluvassa tai -ilmoituksessa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;
- 3) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;
- 4) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän taloudellisia edellytyksiä.

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 lentotyöilupaa eikä Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu, lentotoiminnan harjoittajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoitus lentotoiminnasta ennen toiminnan aloittamista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 10.11.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti kumotaan ilmailulain (864/2014) 158 §:n 5 ja 6 momentti, sellaisina 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, sekä lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 534/2020 ja 1327/2021, uusi 28–30 kohta, lakiin uusi 11 d ja 11 e §, 88 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 4 momentti, lakiin uusi 108 a, 115 a ja 116 a §, 146 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1327/2021, uusi 15–17 kohta ja lakiin uusi 158 a–158 d §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

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.

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 sääntelykehiksestä annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2021/664;*

29) **U-space-palveluntarjoajalla** oikeushenkilöä, joka on U-space-täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti sertifioitu tarjoamaan mainitun asetuksen 2 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettuja **U-space-palveluita** 1 alakohdassa tarkoitettussa **U-space-ilmatilassa**;

30) **U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajalla** palveluntarjoajaa, joka tarjoaa U-space-täytäntöönpanoasetuksen 2 artiklan 4 alakohdassa tarkoitettua yhteistä tietopalvelua U-space-ilmatilassa.

11 d §

U-space-ilmatila

Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksellä perustaa enintään kolmeksi vuodeksi U-space-ilmatilan, jossa miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä voidaan harjoittaa toimintaa ainoastaan 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 liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ää.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan mainitussa momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 luku

**Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa
ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa**

88 §

Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen

6 luku

**Lupa ilmailutoimintaan eräissä
tapauksissa**

88 §

Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää lentopaikan käytön tai rajoittaa sitä aluevalvonnan, rajaturvallisuuden, maanpuolustuksen, 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 II d §:n mukaisesti perustetussa U-space-ilmatilassa. Ennen yhteisen tietopalvelun tarjoajan nimeämistä on kuultava sisäministeriötä ja puolustusministeriötä. Jos yhteisen tietopalvelun tarjoaja nimetään yksinoikeudella, U-space-täytöntöönpanoasetuksen 5 artiklan 1–3 kohdassa tarkoitetut tiedot asetetaan yksinoikeudella toimivan yhteisen tietopalvelun tarjoajan saataville, ja tämän on annettava ne mainitun artiklan 5 kohdan mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa U-space-ilmatilan yhteisen tietopalvelun osana U-space-täytöntöönpanoasetuksen 5 artiklan 1–3 kohdassa tarkoitettujen tietojen asettamisesta saataville, jos U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoaja ei nimitä 1 momentin mukaan yksinoikeudella. Liikenne- ja viestintävirasto voi hoitaa tehtävän itse tai hankkia palvelun yksityiseltä tai julkiselta

palveluntarjoajalta. Tehtävän siirtämisessä ja sen hoitamisessa noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ää.

Edellä 2 momentissa tarkoitetun palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan mainitussa momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

113 §

Lennonvarmistushenkilöstön lupakirja, kelpoisuustodistus, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus

Lentopaikan lentotiedotuspalvelua antavalla lennontiedottajalla on oltava:

1) Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä tai hyväksymä lupakirja, tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynnit 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.

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 hyväksynnit sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus;

2) vieraassa valtiossa annettu lupakirja tai vastaava lupa, jonka Liikenne- ja viestintävirasto tekemänsä vaikutusarvioinnin pohjalta muuntaa yksikkökohtaisen koulutuksen jälkeen suomalaiseksi, *sekä* lääketieteellinen kelpoisuustodistus, joka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa; tai

3) 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 alakohdan 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.

116 a §

S-moodikoodien rekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto ylläpitää rekisteriä toisiotutkavastaimien s-moodikoodista. Rekisterin tarkoituksena on varmistaa koodien tarkoituksenmukainen jakaminen siten, että lennonvarmistuksen tutkajärjestelmälle ei aiheudu häiriöitä.

S-moodikoodien rekisteriin on merkittävä ilma-aluksesta, ajoneuvosta tai laitteesta seuraavat tiedot:

1) omistajan ja käyttäjän nimi ja yhteystiedot;

2) toisiotutkavastaimen tunnistuskoodi, joka on koodattu Liikenne- ja viestintäviraston edellyttämällä Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettun standardin mukaisella protokollalla;

3) mahdollinen rekisteritunnus tai vastaava tunniste.

S-moodikoodien rekisteriin saa myös merkitä ilma-aluksen muut kansainvälisten standardien ja käytäntöjen mukaiset tiedot.

Ilma-aluksen, ajoneuvon tai laitteen omistajan tai käyttäjän on ilmoitettava rekisterin pitäjälle tässä pykälässä tarkoitettut sellaiset tiedot ja niiden muutokset, joita ei ole ilmoitettava liikenneasioiden rekisteriin sekä

liitettävä ilmoitukseen tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys.

Henkilötiedot poistetaan rekisteristä kolmen vuoden kuluttua sen vuoden päättymisestä, jonka aikana tiedot toisiotutkavastaimesta on poistettu rekisteristä ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän pyynnöstä. Muilta osin rekisteriin talletettujen henkilötietojen säilyttämisen ja poistamisen tarvetta on arvioitava vähintään viiden vuoden välein niiden säilyttämisestä.

S-moodikoodien rekisteristä saa luovuttaa tietoja vain viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:ssä tarkoitetuille viranomaisille laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien hoitamiseksi.

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.

158 §

Lentoesteet

Liikenne- ja viestintävirasto voi vapauttaa sellaisen 2 momentissa tarkoitetun esteen

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;

17) palveluntarjoaja, joka tarjoaa lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 139/2014 2 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettua asematasovalvontapalvelua

158 §

Lentoesteet

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä:

luvanvaraisuudesta, jolla ei ole vaikutusta lentopaikkojen esterajoituspintoihin eikä lento-menetelmiin tai joka sijaitsee olemassa olevan esteen välittömässä läheisyydessä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa esteiden rakennetta tai vastaavia teknisluateisista seikkoja koskevia 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;
- 4) 1–3 kohdassa tarkoitettuja vastaavista teknisluateisista seikoista.

Lupaa 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmailuliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto ja merialueelle sijoitettavan tuulivoimalan osalta myös myös Rajavartiolaitoksen lausunto. Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvan 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen. Lupa on myönnettävä, jos suunnitellun esteen aiheuttamaa häirtää lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta häirtää tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Lentoesteet on merkittävä Liikenne- ja viestintäviraston antamien määräysten mukaisesti.

(kumotaan)

Lentoesteen ylläpitäjän on ilmoitettava estettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen nimeämälle taholle.

(kumotaan)

158 a §

Lentoesteluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta 158 §:n 2 momentissa tarkoitetun lentoesteluvan. Lupa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja, haltija tai ylläpitäjä. Liikenne- ja viestintäviraston on ennen luvan myöntämistä selvitettävä lentoesteen vaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle ja

lentopaikan pitäjälle. Liikenne- ja viestintäviraston on selvityksen tueksi pyydettävä lausunto ilmaliikennepalveluntarjoajilta, lentopaikan pitäjiltä, lentomenetelmien suunnittelijoilta ja muilta asianosaisilta.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä lentoestelupa, 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 vaikeutta lentoliikenteen sujuvuutta.

158 b §

Lentoesterekisteri

Liikenne- ja viestintävirasto pitää lentoesterekisteriä.

Rekisteriin merkitään lentoesteluvan haltijan nimi ja yhteystiedot sekä lentoestettä koskevat tekniset tiedot. Lentoesteluvan haltijan on ilmoitettava estettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen nimeämälle taholle.

Jollei kansainvälisestä velvoitteesta tai laista muuta johdu, rekisteriin merkityt tiedot poistetaan 10 vuoden kuluttua lentoesteen poistamisesta.

158 c §

Julkisen hallintotehtävän siirtäminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia lentoesterekisterinpidon sekä siihen liittyvät välittömät tuottamis-, ylläpito- ja kehittämistehtävät Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ltä. Palveluntarjoaja luovuttaa lentoesterekisteritiedot Liikenne- ja viestintävirastolle teknisen rajapinnan kautta.

Tehtävän siirtämisessä ja sen hoitamisessa noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ää.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun palveluntarjoajan palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan mainitussa momentissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

158 d §

Tiedon luovuttaminen lentoesterekisteristä

Mitä liikenteen palveluista annetun lain 28 luvussa säädetään liikenneasioiden rekisterin tietojen luovuttamisesta sekä paikkatietoinfrastruktuurista annetussa laissa (421/2009) paikkatiedon julkaisemisesta, sovelletaan myös lentoesterekisteritietojen luovuttamiseen.

Lentoesterekisterin pitäjän on huolehdittava siitä, että lentoesteitä koskevat tekniset tiedot ovat saatavissa avoimen teknisen rajapinnan kautta koneluettavassa muodossa vapaasti käytettäväksi lentoesteitä koskevat tekniset tiedot. Tietojen on oltava sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä henkilöitä eikä käy ilmi salassa pidettäviä tietoja.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2023. Sen 158 ja 158 a–158 d § tulevat kuitenkin voimaan 1 päivänä lokakuuta 2023.

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain 127 ja 128 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 127 §:n 4 momentti ja 128 §:n 1 momentti,
sellaisina kuin ne ovat 127 § laissa 984/2018 ja 128 § laissa 1244/2021,
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

127 §

Lentotyölupa

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

1) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;

2) lentotyöluvassa tai -ilmoituksessa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;

3) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;

4) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän taloudellisia edellytyksiä.

128 §

Ilmoitus eräillä ilma-aluksilla harjoitettavasta lentotoiminnasta

Siltä osin kuin matkustajien kuljettaminen EASA-asetuksen liitteen I kohdan 1 alakohdissa a, d tai g tarkoitetulla ilma-aluksella ei edellytä lentoliikenneasetuksen mukaista liikennelupaa tai tämän lain 127

127 §

Lentotyölupa

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyöluvan saamisen ja ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

1) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;

2) lentotyöluvassa tai -ilmoituksessa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;

3) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän toimintakäsikirjoja ja menetelmiä;

4) lentotyöluvan haltijan tai ilmoituksen tekijän taloudellisia edellytyksiä.

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

Voimassa oleva laki

§: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.

Ehdotus

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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .