

Täysistunto

Torstai 14.5.2020 klo 16.00—18.40

6. Hallituksen esitys eduskunnalle Euroopan unionin siviili-ilmailun turvallisuutta koskevaa asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Hallituksen esitys HE 41/2020 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Matti Vanhanen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja.

Keskustelu

18.04 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ilmailu on kansainvälistä toimintaa, ja ilmailun turvallisuussäätely onkin pitkälti harmonisoitu EU:ssa suoraan sovellettavilla asetuksilla. EU:ssa on syyskuussa 2018 tullut voimaan uudistettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöksistä eli niin kutsuttu EASA-asetus. Asetuksella uudistettiin EU:n lentoturvallisuutta koskeva lainsäädäntökehys vastaamaan paremmin haasteisiin, joita ilmailutoimiala tulee kohtaamaan seuraavien 10—15 vuoden aikana. Tavoitteena on ylläpitää ilmailun korkeaa turvallisuustasoa ja ilmailutoiminnan kilpailukykyä siirtymällä kohti riski- ja suorituskykyperusteista turvallisuussäätelyä ja valvontaa.

EASA-asetuksen uudistamisen myötä sen soveltamisala laajeni. Uuden sääntelyn kohteena ovat erityisesti miehittämättömät ilma-alukset. Miehittämättömän ilmailun turvallisuutta koskeva uusi EU-sääntely on kattavaa, ja se sääntely lisääntyi huomattavasti verrattuna nykytilaan. Miehittämättömä ilmailua koskeva sääntely sisältyy pääasiassa komission antamiin alemmanasteisiin asetuksiin. Näiden asetusten on tarkoitus tulla sovellettaviksi tämän vuoden heinäkuussa, mutta on mahdollista, että komissio vielä lykkää asetusten voimaantuloa joillakin kuukausilla.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä ehdotetulla kansallisella lainsäädännöllä on tarkoitus täsmentää ja täydentää EASA-asetusta sekä sen nojalla annettua EU-sääntelyä. Ehdotuksella on tarkoitus säätää jäsenvaltioille jätetyn kansallisen liikkumavaran käyttämisestä.

Miehittämätön ilmailu on EU-sääntelyssä jaoteltu kolmeen toimintakategoriaan toiminnasta aiheutuvan riskin perusteella. Avoin kategoria sisältää matalimman riskin, erityinen kategoria keskisuuren riskin ja sertifioitu kategoria suurimman riskin, ja myös ehdotettava kansallinen täydentävä sääntely perustuu näihin luokituksiin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2020 vp

EU-sääntely asettaa ensimmäistä kertaa miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjajalle vähimmäisikävaatimuksen. Lähtökohtaisesti se on 16 vuotta matalan ja keskisuuren riskin kategorioissa. Vähimmäisikävaateluun on kuitenkin mahdollista tehdä rajatusti kansallisia poikkeuksia. Siksi vähimmäisiäksi ehdotetaan matalimman riskin kategoriassa 12 vuotta ja keskisuuren riskin kategoriassa 15 vuotta. Näitä vähimmäisikävaatimuksia nuorempien on kuitenkin edelleen mahdollista harjoittaa ilmailuharrastusta kauko-ohjajan vaatimukset täyttävän valvojan kanssa. Kaiken ikäisten on siis edelleen mahdollista jatkaa miehittämätöntä ilmailua koskevaa harrastustoimintaansa.

Ilmailun vastuuvakuuttaminen perustuu EU:ssa ilmailun vakuutusasetukseen, ja kansallisen toimivallan piiriin jää kaikkien alle 20 kiloa painavien miehittämättömien ilma-alusten vastuuvakuutusvelvollisuudesta päättäminen. Tältä osin esityksessä ehdotetaan, että käyttäjällä olisi oltava riittävä vastuuvakuutus miehittämättömälle ilma-alustoiminnalle silloin, kun kyse on muusta kuin matalimman riskin toiminnasta. Kansallinen vastuuvakuutussääntely noudattaisi samaa riskiperusteista lähestymistapaa kuin muukin miehittämättömän ilmailun turvallisuussääntely ja turvaisi vahingonkärsijän asemaa vahinkotilanteessa lisäämättä kuitenkaan tarpeettomasti sääntelyä.

Arvoisa puhemies! Ilmatilan käyttöä voidaan rajoittaa tai kieltää ilmailulaissa säädetyn mukaisesti. Miehittämättömän ilmailun yleistyessä on tunnistettu tarpeita rajoittaa tai kieltää miehittämättömillä ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa tiettyjen erityistä suojaa tarvitsevien alueiden, kuten esimerkiksi tuomioistuinrakennusten, yläpuolella. No keskeistä on tässäkin, ettei ilmailua rajoiteta enempää kuin on välttämätöntä, jotta saavutetaan tavoiteltava päämäärä.

Kun miehittämätön ilmailu yleistyy, se on tuonut mukanaan paljon potentiaalia, kuten uudenlaisia elinkeinon harjoittamisen mahdollisuuksia esimerkiksi kuljetussektorilla sekä erilaisissa kuvauspalveluissa. Nyt erityisesti korona-aikaan on uumoiltu, että näiden dronejen käyttö tulisi lisääntymään hyvinkin paljon maailmassa. On arvioitu, että on tarve mahdollistaa tietyillä alueilla miehittämättömien ilma-alusten lennättäminen sille asetetuista vaatimuksista poiketen, esimerkiksi ilman näköyhteyttä lennättäminen.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että ilmailulaissa säädettäisiin uusista edellä kuvattuun EU-sääntelyyn perustuvista miehittämättömän ilmailun ilmatilavyöhykkeistä. Näitä olisi sitten kahdenlaisia: rajoittavia ja mahdollistavia. Ensinnäkin Liikenne- ja viestintävirasto voisi laissa säädetyin edellytyksin kieltää tai rajoittaa miehittämätöntä ilmailua määrääjäksi rajoittavilla ilmatilavyöhykkeillä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi perustaa mahdollistavia ilmatilavyöhykkeitä, joilla avoimen kategorian miehittämätön ilmailu voisi poiketa sille asetetuista vaatimuksista turvallisesti.

Arvoisa puhemies! Suomessa on säädely kansallisesti eräisiin kevytilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin liittyvistä turvallisuusvaatimuksista. EASA-asetuksen kansallinen liikkumavara mahdollistaa, että tätä käytäntöä voidaan jatkaa. Kevyiden ilma-aluksien piiriin kuuluisivat jatkossa muun muassa alle 600 kiloa painavat lentokoneet, purjelentokoneet ja helikopterit. Kuten muissakin hallituksen esitykseen sisältyvissä ehdotuksissa, tarkoituksena on edistää ilmailutoiminnan turvallisuutta ja kehitystä niin harrastusmuotona kuin elinkeinotoimintana.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksen sisältämien lakiehdotusten on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti edellä kuvatun miehittämätöntä ilmailua koskevan alemmanasteisen EU-sääntelyn kanssa. Rohkenen tämänkin osalta toivoa, että esitys saa myönteistä eduskunnalta, jotta voimme toteuttaa nämä tärkeät uudistukset. — Kiitos.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2020 vp

18.10 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Kiitos ministerille esityksestä. Turvallisuus on tässäkin esityksessä isossa roolissa.

Esityksellä siis täydennetään uudistetun Euroopan unionin EASA-asetuksen säännöksiä siviili-ilmailun turvallisuudesta kansallisesti. Vuonna 2018 uudistetussa EASA-asetuksessa on paljon uutta, erityisesti miehittämättömän ilmailun turvallisuutta koskevaa sääntelyä. Miehittämätön ilmailu on viime vuosina yleistynyt, ja esimerkiksi multikoptereiden — eli puhekielellä puhutaan droneista — lennättämisestä on tullut yhä tavallisempaa. Tästä syystä on hyvä, että myös niiden turvallisuudesta säädetään. Nyt käsittelyssä olevaan esitykseen sisältyy useita säädöksiä, jotka täydentävät tätä eurooppalaista siviili-ilmailun turvallisuuden perusasetusta.

Ilmailu on vahvasti kansainvälisesti säädeltyä toimintaa, joka perustuu suurelta osin kansainvälisiin sopimuksiin, joten siihen liittyvää kansallista sääntelyä ja liikkumavaraa on hyvin vähän. EASA-asetukseen liittyy kuitenkin tiettyä kansallista liikkumavaraa sekä poikkeusmahdollisuuksia. Käsittelyssä olevassa esityksessä ehdotetaan laissa säädettäväksi muun muassa miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaajien ikärajoista siten, että ikäraja olisi 12 tai 15 vuotta riippuen siitä, kuinka suuren riskin lentotoiminnaksi harjoitettu toiminta lasketaan. Korkean riskin toiminnassa ei kansallista liikkumavaraa EASA-asetuksen puitteissa ole, vaan vähimmäisikäraja on 18 vuotta.

Täytyy kiittää ministeriä ja ministeriön valmistelua siitä, että Suomessa ikärajat matalan ja keskisuuren riskin lentotoiminnalle asetetaan EASA-asetuksen 16 ikävuoden lähtökohdasta alhaisemmiksi kansallisen liikkumavaran puitteissa. Lisäksi on syytä huomata, että EU-asetuksen mukaan myös näitä ikärajoja nuoremmat lapset ja nuoret voivat lennättää kauko-ohjattavaa ilma-alusta kauko-ohjaajan vaatimukset täyttävän henkilön valvonnassa. Erityisen tärkeää tämä on harrastustoiminnan näkökulmasta.

Mainittujen seikkojen lisäksi pidän tärkeänä, että esityksessä ehdotetaan käytettävän kansallista poikkeusmahdollisuutta täysimääräisesti siten, että kevyistä ilma-aluksista säädettäisiin Suomessa jatkossakin ilmailulaissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa, ja totta kai otamme liikenne- ja viestintävaliokunnassa tämänkin esityksen vakavasti käsittelemään.

18.13 Paula Risikko kok: Arvoisa puhemies! Todellakin miehittämättömät ilma-alukset, joihin ministerikin viittasi, ovat tuoneet paljon potentiaalia. Jos ajatellaan esimerkiksi palvelualaa tai valokuvausta, niin minkälaisen mahdollisuuden se onkaan tuonut, ja aivan niin kuin viittasitte tuohon korona-aikaan, niin olen pohtinut sitä, että ei ihan vielä lentele näille karanteenissa oleville yli 70-vuotiaille kaupakasseja ainakaan kovin paljon tuolla ilmastossa, mutta sitä ei koskaan tiedä, mitä sitten, kun apteekista tarvitaan jotain tai niin edelleen. No, tämä on sitä sellaista, mitä se voi olla tulevaisuudessa.

Mielestäni on erittäin hyvä, että nyt tässäkin lakiesityksessä tulee vaatimuksia, jotka ovat ehdottomasti tarpeellisia turvallisuuden vuoksi. Kuten sanoitte, ministeri, ilmatilaahan voidaan rajoittaa myöskin näiltä miehittämättömiltä ilma-aluksilta, ja silloin aikoinansa omanakin ministerikautenani me rajoitimme Helsingissä muutamia paikkoja, joissa ei pidä näillä liikkua. Nyt sitten tuli mieleen vain, tietävätkö nämä kaikki, jotka innostuneena lähtevät dronea viemään tuonne ilmaan, minkälaisia sääntöjä Suomessa on. Eli kysymys kuuluu: miten varmistetaan se, että osataan sitä käyttää, ja miten varmistetaan, että he tietävät, mitkä ovat meidän säännöt, ja miten tätä valvotaan? Ja kun täällä on valiokunnan

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2020 vp

puheenjohtajakin, niin kun te käytte tätä läpi, niin kiinnittää huomiota siihen valmennukseen, koulutukseen ja myöskin tähän valvontaan.

Kun ministeri on täällä paikalla, vielä kysyisin tästä: Kun puhutaan ilmailuturvallisuudesta ja kun tässähän oli muutama vuosi sitten keskustelua näistä transpondereista, niin mikä on tällä hetkellä se keskustelu? Silloin aikoinansa käytiin kovakin keskustelu EU:n alueella ja meillä siitä, että nämä transponderit pitää olla päällä silloin, kun täällä meidän ilmakehässä ollaan, ja sitten jotkut maathan käyttivät tätä tilannetta vähän hyväksi, eikä niitä niin pidetty päällä, ja itsekin puutuin siihen. Nyt kysymys kuuluu: onko käyty viime aikoina keskustelua näiden transpondereiden päällä pitämisestä, koska sehän nyt jos mikä on ilmailuturvallisuutta?

Puhemies Matti Vanhanen: Pyytääkö ministeri vielä puheenvuoron? [Paula Risikko: Toivottavasti!]

18.15 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Puhemies! Kiitoksia edustajille näistä kommenteista ja kysymyksistä. Olen ihan varma, että juuri tuo edustaja Risikon esille nostama kysymys siitä, millä tavalla tämän lainsäädännön sisältö tullaan kertomaan ja tiedottamaan harrastajille, on aivan olennainen ja tärkeä kysymys, koska ihan siitä huolimatta, että olemme halunneet tässä esityksessä taata tämän harrastuksen niille nuorille ja varhasteini-ikäisillekin, jotka siitä ovat innostuneet, kyllä omassa mielessäni käväisee pieni huoli siitä, että siinä iässä saatetaan innostua myöskin sellaisiin tempauksiin, jotka sitten eivät ole turvallisimpia mahdollisia. Sillä tavalla tietoisuuden lisääminen siitä, mikä on sallittua ja mitkä kohteet ovat semmoisia, mitä ei pidä lähestyä, ja myöskin ylipäätään ymmärrys siitä, mikä kuuluu ihmisen yksityisyyden piiriin, ovat sellaisia, joita täytyy teroittaa. Tässä esityksessähän ei sinänsä oteta kantaa esimerkiksi siihen miehittämättömien alusten toimintaan, joka tuntuu, että saattaa useita haitata sen takia, että koetaan, että tunkeudutaan yksityisyyden piiriin, ja se on nyt dronejen lisääntymisen myötä ehdottomasti asia, johon tulee kiinnittää huomiota.

Sitten kysyitte, edustaja Risikko, onko tämä kysymys transpondereista noussut esiin viime aikoina, ja vastaus siihen on aika lyhyt: nyt tällä omalla lyhyehköllä kaudellani ei ole tullut kertaakaan esiin sellaista keskustelua, jossa tähän olisin törmännyt, mutta ehdottomasti se on niin tärkeä ja mielenkiintoinen kysymys, että odotan ilolla hetkeä, jolloin voin palata kanssanne tähän kysymykseen.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.