24.11.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 197/2021 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 197/2021 vp).

Valiokunnalle annettiin 14 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: oikeusministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Poliisihallitus, Finavia Oyj, Finnair Oyj, Fintraffic Lennonvarmistus Oy, RPAS Finland ry, Suomen Ilmailuliitto ry, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry, Suomen Lentäjäliitto ry ja Suomen Moottorilentäjien Liitto ry.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Rangaistussäännökset (ilmailulain 178 §, liikenteen palveluista annetun lain 266 a § ja rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §):
Suomen Lentäjäliitto ry ja Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry esittivät lausunnoissaan useita huomioita ilmailulakiin ja rikoslakiin ehdotettuihin rangaistussäännöksiin liittyen. Suomen Lentäjäliitto ry on ehdottanut, että ilmailulain 178 § 1 mom. 10 kohdan osalta määräysten sanktiointia ja sanktioitujen määräysten sisältöä vielä harkittaisiin.

Suomen Lentäjäliitto ry toteaa lausunnossaan, että ehdotettu ilmailulain 178 § 1 mom. 10 kohta ei vastaa vallitsevaa oikeustilaa tai tulkintaa, vaan johtaisi rangaistusvastuun tosiasialliseen laajentumiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että muutoksissa nimenomaan ei olisi kyse rangaistusvastuun laajentamisesta, vaan pykälän sanamuodon päivittämisestä siten, että se vastaa lainsäätäjän alkuperäistä tarkoitusta. Ilmailulain 178 §:n mukainen rangaistusvastuu on tosiasiassa kaventunut sääntelyn siirtyessä suoraan sovellettaviin EU-säädöksiin, sillä samalla ei ole lisätty ilmailulain 178 §:ään tai muihin rangaistussäännöksiin viittauksia kyseisiin EU-säädöksiin. Liikenne- ja viestintäviraston määräysten osalta jo nykyinen ilmailulain 178 § 1 mom. 10 kohta edellyttää ilmailulain 57 §:n noudattamista, kun taas jo nykyisessä ilmailulain 57 §:ssä edellytetään, että lento valmistellaan ja suoritetaan määräysten mukaisesti. Kyse olisi siten viittauksen selventämisestä ilmailulain 178 §:n osalta siten, että se vastaa oikeuskäytännössä kehittyneitä rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen tarkkarajaisuus- ja täsmällisyysvaatimuksia.

Suomen Lentäjäliitto ry sekä Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry katsovat, että ilmailun poikkeuksellista ja tehokasta positiivista turvallisuuskulttuuria tulee suojella. Myös liikenne- ja viestintäministeriö pitää luottamuksellisen raportointikulttuurin säilymistä tärkeänä. Kuten esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa on todettu, ilmailussa on voimassa sääntelyssäkin

vahvistettu oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin (Just Culture) periaatteen mukainen ilmoittajan suoja, jonka mukaan henkilöitä ei rangaista sellaisista toimenpiteistä tai laiminlyönneistä, jotka ovat näiden kokemuksen ja koulutuksen kannalta oikeasuhtaisia, vaikka niihin olisi liittynyt vähäistä huolimattomuutta tai määräyksistä poikkeamista.

Suomen Lentäjäliitto ry:n lausunnossa on esitetty, että 178 § 1 mom. 10 kohdan muutos ei vastaisi EU:n poikkeama-asetuksessa ilmoittajan suojaksi säädettyjä oikeusperiaatteita ja että avoimella raportointikulttuurilla tarkoitetaan ilmapiiriä, missä lentäjä voi raportoida lentoturvallisuuteen liittyvästä omakohtaisesta tapahtumasta tai havainnosta tietäen, että raportin sisältöä tarkastellaan ainoastaan lentoturvallisuuden kehittämisen eikä syyllisyyden tai mahdollisen sanktioinnin näkökulmasta. Myös Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry on esittänyt, että ehdotus johtaisi virheistä rankaisemiseen ja raportointikulttuurin näivettymiseen.

Ilmailulain 178 § soveltuu ainoastaan tahallisiin tai törkeästä huolimattomuudesta aiheutuneisiin rikkomuksiin. Näin ollen vähäisistä, inhimillisistä virheistä ei rangaista nykyään eikä jatkossakaan. Lisäksi on huomattava, että poikkeama-asetuksen 15 artiklan 2 kohdassa on säädetty, ettei poikkeamailmoituksessa kerättyjä tietoja saa käyttää esimerkiksi syyllisyyden tai vahingonkorvausvelvollisuuden osoittamiseen. Kyse on siitä, että poikkeamailmoituksen perusteella saatuja tietoja ei käytetä muuhun kuin turvallisuuden edistämiseen tähtäävään työhön. Voimassa olevassa ilmailulaissa on kuitenkin hyväksytty se, että oikeudellisiin toimenpiteisiin voisi ryhtyä sellaisissa törkeän huolimattomissa tapauksissa jotka voivat vakavalla tavalla vaarantaa turvallisuutta. Raportoitavissa vaaratilanteissa on kyse lähes aina huomattavasti lievemmistä teoista kuin törkeän huolimattomista tai tahallisista teoista.

Poikkeamailmoituksen piiriin kuuluvasta teosta voi siis olla seurauksia vain silloin, kuin kyse on tahallisesta laiminlyönnistä tai törkeästä huolimattomuudesta. Tällaisia vakavia tekoja poikkeama-asetuksen 2 artiklan 12 kohdan mukainen oikeudenmukainen turvallisuuskulttuuri ei siis nykyiselläänkään suojaa. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan ehdotus ei siten muuttaisi nykytilaa ja sitä lähtökohtaa, että henkilöä kannustetaan ilmoittamaan sattuneista vaara- ja poikkeamatilanteista turvallisuuden kehittämistä varten. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa edelleen, että ilmailulain 178 § 1 mom. 10 kohdan muutos ei laajentaisi eikä ankaroittaisi ilmailurikkomuksen tunnusmerkistöä siitä, mikä lainsäätäjän alkuperäinen tarkoitus on ollut.

Suomen Lentäjäliitto ry:n lausunnossa on myös todettu, että ehdotettu ilmailulain 178 § 1 mom. 10 kohta olisi ristiriidassa itsekriminointisuojan kanssa, sillä poikkeama-asetuksen mukaisen raportointivelvollisuuden laiminlyönti sanktioitaisiin. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että EU:n poikkeama-asetusta ei ole annettu 178 § 1 mom. 10 kohtaan lisättäväksi ehdotetun EASA-asetuksen nojalla, eikä poikkeama-asetuksen mukaisen raportointivelvollisuuden laiminlyönti siten tulisi sanktioitavaksi ehdotetun muotoilun myötä. Esityksellä ei näin ollen muuteta sitä oikeusturvan takeisiin kuuluvaa lähtökohtaa, ettei kenelläkään ole velvollisuutta ilmiantaa itseään rikoksesta. Ministeriö katsoo, ettei ehdotettu sääntely ole ongelmallinen itsekriminointisuojan kannalta.

Suomen Lentäjäliitto ry on lausunnossaan todennut ehdotetun 178 § 1 mom. 10 kohdan olevan syrjivä, sillä se koskee vain tiettyjä toimijoita. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että jo voimassa oleva 178 § 1 mom. 10 kohta kohdistuu vain ilma-aluksen päällikköön, miehistön jäseneen ja tähystäjään. Kussakin 178 §:n alakohdassa on oma täsmällinen kohderyhmänsä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetulla muutoksella ei ole tarkoitus laajentaa sanktiointia, ja siksi rangaistavuuden kohteena olevien henkilöiden piiriä ei ole ryhdytty laajentamaan tässä yhteydessä. Rangaistussäännöksen laajentaminen edellyttäisi huomattavasti laajempaa vaikutusten arviointia.

Suomen Lentäjäliitto ry on todennut myös, että lainsäätäjän tulisi ratkaista ilmailurikkomuksen ja hallinnollisten seuraamusten päällekkäisestä soveltamisesta johtuva kaksoisrangaistavuuden ongelma. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että kaksoisrangaistavuuden kielto on yleisesti

sovellettava oikeusperiaate, eli sitä sovelletaan ilman nimenomaista säännöstäkin. Myös oikeusministeriön mietinnössä[1], johon Suomen Lentäjäliitto ry viittaa, on todettu että lainvoimaisen ja lopulliseksi jääneen seuraamusmaksun, tai päätöksen sen määräämättä jättämisestä, tulee estää samaa tekoa koskevan rikossyytteen tuomioistuinkäsittelyn käynnistyminen tai keskeyttää se, vaikkei asiasta nimenomaisesti säädettäisikään.

Suomen Lentäjäliitto ry esittää lausunnossaan, että ilmailulain ja rikoslain rangaistussäännöksiin ehdotetut valtuutusketjut eivät ole riittävän selviä ja yksiselitteisiä, sillä niissä ei ole viitattu rangaistavuuden osalta mihinkään nimenomaiseen EU-säädöksen artiklaan eikä yksilöidä kaikkia rangaistavaksi tarkoitettuja EU-säädöksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että se on valmisteluvaiheessa keskustellut tästä asiasta oikeusministeriön kanssa. Valmistelussa on todettu, että ilmailusääntelyn huomattavan laajuuden ja jatkuvan kehityksen johdosta on perusteltua poiketa siitä lähtökohdasta, jonka mukaan rangaistussäännöksessä olisi hyvä yksilöidä ne EU-sääntelyn artiklat, joihin rangaistavuuden osalta viitataan, sekä vaatimuksesta luonnehtia sanktioitavaksi tarkoitettua tekoa rangaistussäännöksissä. Tässä tapauksessa artikloiden yksityiskohtainen luetteleminen tekisi rangaistussäännöksestä huomattavan laajan ja vanhentumiselle alttiin eikä tällaista luettelointia olisi sääntelyn selkeyden eikä ymmärrettävyyden vuoksi perusteltua tehdä. Hallituksen esityksen perusteluissa (s. 75-77) on laajasti käsitelty niitä EU-säännöksiä, joiden rikkomisen rangaistavuus voisi tulla kyseeseen.

Suomen Lentäjäliitto ry:n näkemyksen mukaan on myös epäselvää, voitaisiinko kansallisen ilmailumääräyksen OPS M1-1 (lentosäännöt) vastainen toiminta tuomita ilmailurikkomuksena. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että ministeriö ei voi ottaa sitovasti kantaa siihen, millainen toiminta olisi rangaistavaa. Tämän ratkaisee viimekädessä yleinen tuomioistuin. Säännöksen tarkoitus olisi sanktioida lennon valmisteluun ja suorittamiseen liittyvien velvollisuuksien laiminlyönti, joista säädetään muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä. Yksittäistapauksessa tulisi arvioida, täyttyvätkö esimerkiksi kaikki rikosoikeudellisesta lailisuusperiaatteesta sääntelylle johtuvat vaatimukset ja onko Suomen Lentäjäliitto ry:n viittaman määräyksen vastainen toiminta ilmailurikkomuksena sanktioitava.

Suomen Lentäjäliitto ry on kuitenkin myös huomauttanut, että ilmailulain 178 § 1 mom. 10 kohdassa viitataan vain ilmailulain 57 §:n nojalla annettujen määräysten noudattamiseen, kun taas ilmailulain 142 ja 143 §:ssä on hallinnollisten seuraamusten yhteydessä viitattu yleisesti kaikkien säännösten ja määräysten noudattamiseen. Suomen Lentäjäliitto ry pitää olennaisena, että määräyksiin viitataan hallinnollisten seuraamusten ja ilmailurikkomuksen yhteydessä yhdenmukaisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että ilmailulain 178 § säätää myös tiettyjen muiden pykälien ja niiden nojalla annettujen määräysten kuin ilmailulain 57 §:n nojalla annettujen määräysten rikkomisen rangaistavuudesta. Rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta johtuvien tarkkarajaisuus- ja täsmällisyysvaatimuksista johtuen on tärkeää, että ilmailulain 178 §:n kaltaisessa blankorangaistussäännöksessä yksilöidään tarkasti ne säännökset ja määräykset, joiden rikkominen on rangaistavaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää vielä lisäksi huomiota siihen, että myös oikeusministeriö on nähnyt ehdotetut täsmennykset asianmukaisina, minkä lisäksi Poliisihallitus ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat kannattaneet ehdotuksia ja nähneet kyseiset täsmennykset tarpeellisina.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Edellä kuvatuista syistä ministeriö ehdottaa, että hallituksen esityksessä ehdotettujen rangaistussäännösten viittauksia ei muutettaisi.

[1] Oikeusministeriö, mietintöjä ja lausuntoja, työryhmän mietintö 52/2018: Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen, s. 35.

Suomen Lentäjäliitto ry on ehdottanut myös, että ilmailulain 178 § 1 mom. 10 kohdassa mainitun tunnusmerkistön täyttymisen edellytykseksi tulisi kirjata myös lentoturvallisuuden vaarantuminen. Suomen Lentäjäliitto ry:n mukaan ilmailurikkomuksena eivät näin ollen tulisi rangaistavaksi sellaiset yksityiskohtaiset määräykset ja velvoitteet, joilla ei sinällään olisi mitään merkitystä lentoturvallisuuden kannalta. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että vastaavanlaista vaatimusta lentoturvallisuuden vaarantumisesta ei ole kirjattu muihinkaan ilmailulain 178 §:n kohtiin. Lentoturvallisuuden vaarantuessa sovellettavaksi tulisikin rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §. Ehdotuksen tarkoituksena on ollut kyseisen lainkohdan valtuusketjujen päivittäminen, eikä tunnusmerkistöön ole ollut tarkoitus tehdä sisällöllisiä muutoksia.

> **Liikenne- ja viestintäministeriön kanta**: Edellä kuvatuista syistä ministeriö ehdottaa, että Suomen Lentäjäliitto ry:n ehdottamaa muutosta ei tehtäisi.

Oikeusministeriö on todennut lausunnossaan, että mikäli 266 a §:ssä tarkoitettu rangaistavuus perustuu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/947 ohella myös EASA-asetuksen määräyksien rikkomiseen, tulisi säännökseen lisätä viittaus myös EASA-asetukseen. Mikäli täytäntöönpanoasetuksen velvollisuutta voidaan rikkoa itsenäisesti, viittausta EASA-asetukseen ei oikeusministeriön mukaan tarvita. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetussa 266 a §:ssä tarkoitetut vaatimukset sisältyvät komission täytäntöönpanoasetukseen 2019/947 ja että EASA-asetuksessa usein viitataan tarkemman sääntelyn osalta komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2019/947. EASA-asetus ei itsessään sisällä tarkempia vaatimuksia miehittämättömästä ilmailusta.

> **Liikenne- ja viestintäministeriön kanta**: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Oikeusministeriö on kehottanut lisäämään rikoslain 23 luvun 1 §:n määritelmän yhteyteen asetuksen lyhenteen (esim. EASA-asetus), ja viittaamaan 2 §:ssä asetukseen käyttäen tätä lyhennettä.

> **Liikenne- ja viestintäministeriön kanta**: Ministeriö yhtyy oikeusministeriön huomioon. Näin ollen säännösten selkeyttämiseksi rikoslain 23 luvun 1 §:ään voidaan lisätä EASA-asetuksen lyhenne ja rikoslain 23 luvun 2 §:ssä voidaan viitata EASA-asetukseen käyttämällä tätä lyhennettä. Tarkka muutosehdotus on liitteessä.

Lentomenetelmät (ilmailulain 110 §):

Fintraffic Lennonvarmistus Oy esittää lausunnossaan, että lentomenetelmiä koskevan 110 §:n ehdotettu kuulemismenettely osana lentomenetelmien suunnittelua ei toteuta sille asetettua tavoitetta, ja että lakiesityksessä jää epäselväksi, mikä on esitetyn kuulemismenettelyn merkitys ja kuinka esimerkiksi mahdolliset näkemysristiriidat ratkaistaisiin. Fintraffic Lennonvarmistus Oy toteaa, että olennaista ei ole yksittäisen lentomenetelmän olemassaolo, vaan se, kuinka eri lentomenetelmien käyttö on yhteensovitettua osana liikenteenhallinnallista kokonaisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä kuvatulla tavalla kuulemisvelvoitteella pyritään saattamaan lentomenetelmää suunnittelevan lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan tietoon kaikki suunniteltavaan tai uudelleen tarkasteltavaan lentomenetelmään vaikuttavat, käytössä olevat lentomenetelmät. Siten kuulemisvelvoitteella varmistetaan eri lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajien lentomenetelmien yhteentoimivuus.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy toteaa edelleen, että valvotussa ilmatilassa vain ilmaliikennepalvelun tarjoajalla on kokonaisnäkemys toiminnan reunaehdoista ja mahdollisten muutosten toiminnallisista vaikutuksista. Ilmaliikennepalvelun tarjoajalla tulee näin ollen myös olla tosiasiallinen mahdollisuus vaikuttaa ilmatilaan, jossa se tarjoaa palvelua täyttääkseen ilmaliikennepalveluun kohdistuvat velvollisuudet ja tuottaakseen turvallista sekä sujuvaa palvelua ilmatilan käyttäjille. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että ilmaliikennepalvelun tarjoaja pääsee vaikuttamaan lentomenetelmien suunnitteluun ja uudelleen tarkasteluun ehdotetun kuulemismenettelyn kautta.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n mukaan esitetty säännös ei käytännössä antaisi keinoja puuttua ennalta olemassa oleviin lentomenetelmiin nähden yhteensopimattoman lentomenetelmän käyttöönottoon, koska kuulemismenettelyn osapuolille ei ole osoitettu sellaista toimivaltaa, jolla yhteensovittaminen voitaisiin varmistaa. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan ei ole tarkoituksenmukaista asettaa lentomenetelmiä yhteensovittamistarkoituksessa ennakollisen viranomaishyväksynnän alaiseksi, jotta uusien lentomenetelmien käyttöönotto ja päivittäminen olisi tehokasta ja sujuvaa, mikä on niin Finavia Oyj:n kuin Fintraffic Lennonvarmistus Oy:nkin lausunnon perusteella erittäin tärkeää.

Edelleen Fintraffic Lennonvarmistus Oy toteaa lausunnossaan, että valtaosa lentomenetelmien määräajoin toteutettavista uudelleentarkasteluista on rutiininomaisia uudelleenlaskentoja päivitetyillä lähtöaineistoilla. Tällaisissa tapauksissa esitetty kuulemismenettely olisi käytännössä tarpeeton, mutta lisäisi merkittävästi suunnittelun työkuormaa ja hidastaisi suunnitteluprosessia. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan myös pelkkä lentomenetelmän rutiininomainen päivittäminen, ainakin silloin, kun se tapahtuu usein, voi johtaa tarpeeseen tarkastella sen yhteentoimivuutta muiden lentomenetelmien kanssa, mikä hoituisi kuulemismenettelyn avulla.

Lausunnossaan Fintraffic Lennonvarmistus Oy ehdottaa, että esittämänsä näkökohdat tulisivat huomioiduksi, jos esitetty kuulemismenettely 110 §:n 2 momentissa korvattaisiin seuraavasti: *Edellä 1 momentissa tarkoitetun lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan on lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan varmistettava sen toiminnallinen yhteensovittaminen asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan kanssa*. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan asettamalla ilmaliikennepalvelun tarjoaja tietynlaiseen koordinaatio- tai yhteensovittamisrooliin asetetaan se lentomenetelmäpalvelujen tarjoajien keskuudessa muita palveluntarjoajia parempaan markkina-asemaan, sillä ilmaliikennepalvelujen tarjoaja voi toimia myös lentomenetelmäpalvelujen tarjoajana. Tällaisen markkinatilanteen ei nähdä olevan kannatettava eikä sääntelyn taustalla vaikuttavan EU-lainsäädännön tarkoituksen mukainen.

> **Liikenne- ja viestintäministeriön kanta**: Edellä kuvatuista syistä ministeriö ehdottaa, että Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n ehdottamaa muutosta ei tehtäisi.

Finavia Oyj esittää, että lentomenetelmien sujuvan suunnittelun ja lentoturvallisuusvaatimusten mukaisesti tapahtuvan toteutuksen varmistamiseksi 110 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa pitäisi selvennyksenä todeta, että lentomenetelmien suunnittelua, käyttöönottoa tai uudelleen tarkastelua ei niiden lentoturvallisuuskriittisyyden vuoksi käsitellä ympäristösuojelulain mukaisissa lupaprosesseissa eikä YVA-lain mukaisissa arviointiprosesseissa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että huomio liittyy esityksen perusteluihin, eikä siten aiheuta muutosta esitykseen. YVA-menettelyn soveltamisala määräytyy YVA-direktiivin ja kansallisen YVA-lain nojalla ja ympäristölupamenettelyn soveltamisala määräytyy ympäristönsuojelulain nojalla. Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ympäristöministeriö totesi lausunnossaan, ettei sillä ole asiasta lausuttavaa.

> **Liikenne- ja viestintäministeriön kanta**: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Fintraffic Lennonvarmistus Oy toteaa, että hallituksen esityksessä esitetään muutettavaksi ilmailulain 110 §, mutta lentoesteitä koskeva 158 § jäisi ennalleen. Fintraffic Lennonvarmistus Oy toteaa, että 158 §:n mukaisena lentoestelausunnon antajana se ei voi nykyisen lain puitteissa lentoestelausunnossaan huomioida lentomenetelmiä, joista se ei vastaa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kuten Fintraffic Lennonvarmistus Oy:n lausunnossa on todettukin, asian tarkastelua jatketaan vuoden vaihteessa aloitettavassa erillisessä säädösvalmisteluhankkeessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Lentopaikka-avustusten myöntäminen (ilmailulain 88 a §):
Suomen ilmailuliitto ry:n lausunnossa on esitetty, että ehdotetun tehtävien siirron yhteydessä tulisi tarkentaa avustuksen kohderyhmän kuvausta siten, että pääosin yleis-/harrasteilmailuyhteisöjen toimin ylläpidetyt valvomattomat lentopaikat mainittaisiin mahdollisena hakijana ja avustuksen saajana jaettaessa avustuksia lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentopaikoille. Suomen Moottorilentäjien Liitto ry:n lausunnossa todettiin, että lentopaikka-avustuksilla ei ole toistaiseksi luotu Malmin lentokentän korvaavaa lentopaikkaa sen ilmailutoimintojen jatkuvuuden turvaamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön myöntämien tukien tavoitteena on ollut olemassa olevan lentopaikkaverkoston kehittämistä tukemalla luoda myös paremmat edellytykset Malmin lentokentän ilmailutoimintojen siirtämiselle lentopaikoille, jotka sijaitsevat kohtuullisen etäisyyden päässä pääkaupunkiseudulta. Malmin lentokentälle ei ole löydetty yhtä yksittäistä korvaajaa, joten on pyritty kehittämään useita jo olemassa olevia lentopaikkoja niin, että ne voisivat yhdessä vastaanottaa Malmin lentokentän ilmailutoimintaa. Valittu toimintamalli tukee laajan lentopaikkaverkoston ylläpitämistä ja kehittämistä kustannustehokkaalla tavalla. Ilmailu ja lentopaikkojen ylläpitäminen ovat lähtökohtaisesti markkinaehtoista toimintaa ja perustuvat käyttäjiltä perittäviin maksuihin. Ministeriöllä ei ole toimivaltaa määrätä yksityisiä yrityksiä siirtämään toimintojaan tietyille kentille, vaan harkintavapaus asiassa on toimijoilla itsellään. Useat keskeiset toiminnot ovat jo siirtyneet muille kentille.

Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi vuonna 2018 yhteensä 3,34 milj. euroa ja vuonna 2020 yhteensä 2,0 milj. euroa yleisilmailupaikkojen tukemiseen. Arvioinnissa huomioitiin eduskunnan antama lausuma. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti loppuvuodesta 2020 vaikutustenarvioinnin koskien Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentoasemille myönnettyjä valtiontukia. Selvitys julkaistiin 8.6.2020. Selvityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön tuella on pystytty parantamaan kohtuullisella etäisyydellä Malmin lentoasemalta sijaitsevien lentopaikkojen mahdollisuuksia ottaa vastaan Malmin ilmailutoimintoja.

Parlamentaarisesti valmistellun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille myös tulevina vuosina. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan lentopaikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Toissijaisesti tuetaan ilmailuun liittyvän liiketoiminnan kehittämistä ja muita toimintoja. Hallituksen esityksessä valtion talousarvioksi vuodelle 2022 on todettu, että tukea voidaan myöntää Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentoasemille ja lentopaikoille (mom. 31.10.31).

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa selvyyden vuoksi, ettei hallituksen esityksessä ehdoteta mitään sisällöllisiä muutoksia lentopaikka-avustusten myöntämisen edellytyksiin. Tarkoitus on ainoastaan siirtää nykyisin ministeriöllä oleva tehtävä tukien myöntäjänä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ottaen huomioon talousarvioehdotuksen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kirjaus koskien lentokentille myönnettäviä tukia ministeriö katsoo, ettei huomio aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelun järjestäjän tiedonsaantioikeus (ilmailulain 153 §):
Suomen Ilmailuliitto ry on ehdottanut, että käytettäessä siviili-ilma-aluksia ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun, tulisi ilmailulain 153 §:ssä säätää myös yleis- ja harrasteilmailuorganisaatioiden tiedonsaantioikeudesta. Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ehdotettu tiedonsaantioikeus liittyy ilmaliikennepalvelun tarjoajalle ilmailulain 121 §:ssä säädettyyn velvollisuuteen järjestää etsintä- ja pelastuspalvelu. Kyse on siis ennen kaikkea siitä, että

ilmaliikennepalvelun tarjoaja voi huolehtia lailla säädetyn tehtävän hoitamisesta asianmukaisesti. Tiedonsaantioikeutta ei siten ole ollut tarkoitus säätää kaikille sellaisille toimijoille, jotka osallistuvat etsintä- ja pelastuspalvelun toteuttamiseen.

> **Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Edellä kuvatuista syistä ministeriön näkemys on, että huomio ei aiheuttaisi muutosta lakiehdotukseen.

Lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittaminen (liikenteen palveluista annetun lain 126 a §): Finnair Oyj esittää lausunnossaan huomioita lentoliikenneoikeuksien käytön rajoittamista koskevasta ehdotuksesta. Finnair Oyj kuvaa lausunnossaan erityisesti covid-19-tartuntatautiepidemian aikana havaittuja ongelmia lentoreittien rajoittamisen osalta ja ehdottaa, että 126 a § 3 momenttia täydennettäisiin säätämällä liikenneoikeuksien kiellon, rajoittamisen tai ehtojen asettamisen viimesijaisuudesta.

Ehdotetun 126 a § 3 momentin mukaan kiellon, rajoituksen tai ehdon tulisi olla lentoliikenneasetuksen 21 artiklassa tarkoitetulla tavalla suhteellisuusperiaatteen mukainen. Suhteellisuusperiaatteen mukaan päätettävien toimenpiteiden vaikutukset eivät saisi ylittää sitä, mikä on tarpeen toimenpiteillä tavoiteltavien päämäärien aikaansaamiseksi. Ehdotetun 126 a §:n säännöskohtaisissa perusteluissa (s. 64) onkin todettu, että lentoliikennettä tulisi pyrkiä rajoittamaan mahdollisimman vähän ja että ensisijaisesti kyseeseen tulisivat lentoreitin käytölle asetettavat ehdot tai rajoitukset. Lentoreitin käytön kieltäminen kokonaan olisi perustelujen mukaan viimesijainen keino, jota olisi käytettävä ainoastaan silloin, kuin perusoikeuksiin vähemmän puuttuvat keinot eivät ole riittäviä. Käytännössä tämä edellyttää sitä, että ehdotetun 126 a §:n mukainen kielto, rajoitus tai ehto voitaisiin asettaa vain, jos se on tilanteessa toimivaltaisen viranomaisen laatiman riskiarvion perusteella välttämätöntä ja oikeasuhtaista. Asiaa on ehdotuksen säädöskohtaisten perustelujen lisäksi arvioitu hallituksen esityksen säätämisjärjestysperusteluissa (s. 82).

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että elinkeinotoimintaan puuttumisen on aina oltava viimesijainen keino, vaikkei sitä olisi nimenomaisesti kirjattu pykälätekstiin. Myös hallintolain 6 § edellyttää yleisesti, että viranomaisen toimien on oltava oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään nähden. Lisäksi ehdotetussa 126 a §:ssä todetaan useassa kohdin, että kielto, rajoitus tai ehto voidaan asettaa vain välttämättömistä syistä.

> **Liikenne- ja viestintäministeriön kanta**: Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä ehdotettua lisäystä tarpeellisena, mutta ei vastusta muutosehdotusta, jos valiokunta katsoo sen tarpeelliseksi.

Oikeusministeriön lausunnossa todetaan, että liikenteen palveluista annetun lain 257 §:n 2 momentissa on informatiivinen viittaus siitä, että muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa. Oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 122 §:n 3 momentin mukaan päätös voidaan panna täytäntöön lainvoimaa vailla olevana, jos laissa niin säädetään, päätös on luonteeltaan sellainen, että se on pantava täytäntöön heti tai päätöksen täytäntöönpanoa ei voida yleisen edun vuoksi lykätä. Oikeusministeriö toteaa, että 126 a §:ssä voisi olla perusteltua nimenomaisesti säätää 126 a §:n mukaisen päätöksen täytäntöönpanosta lainvoimaa vailla. Oikeusministeriö kuitenkin toteaa myös, että ehdotetussa 126 a §:ssä oleva päätös vaikuttaa täyttävän myös yleislaissa olevat edellytykset täytäntöönpanolle lainvoimaa vailla.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että tällainen lisäys voisi aiheuttaa epäselvyyttä, sillä vastaavanlaista mainintaa ei ole esimerkiksi ilmailulain 11 §:ssä tai 167 §:ssä. Covid-19-tartuntatautiepidemian aikana Liikenne- ja viestintäviraston ilmailulain 11 ja 167 §:iin perustuvat päätökset pantiin välittömästi täytäntöön nimenomaan hallintolain yleissäännöksen nojalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Edellä kuvatuista syistä ministeriö ehdottaa, että oikeusministeriön ehdottamaa lisäystä ei tehtäisi.

Muutoksenhakuun oikeutetut eräissä tapauksissa (ilmailulain 181 a §):
Oikeusministeriö huomauttaa, että säännöksessä oleva edellytys ”jonka vaikutukset ulottuvat yhdistyksen tai säätiön toiminta-alueelle” ja ”jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle” jää turhan avoimeksi, kun sääntelystä ei ilmene, mistä rakennusluvan vaikutuksista on kyse. Lisäksi oikeusministeriö toteaa, että YVA-direktiivin edellyttämä muutoksenhakuoikeus vaikuttaa toteutuvan jo ympäristönsuojelulain soveltamisen kautta ympäristölupamenettelyssä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ehdotetun 181 a §:n muotoilu on yhdenmukainen ratalain 92 §:n sekä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 105 §:n muotoilun kanssa. Ilmailulakiin ehdotettu muutos perustuu komissiolle toimitettuun Suomen vastaukseen (UM2020-00309), jossa on kirjattu, että ilmailulaissa on tarkoitus tarkentaa muutoksenhakuoikeutta YVA-menettelyssä olevan hankkeen osalta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Edellä kuvatuista syistä ministeriö ehdottaa, että hallituksen esityksessä ehdotettua muotoilua ei muutettaisi.

Ilma-aluksen lähdön estäminen (ilmailulain 166 §):
Suomen Lennonjohtajien yhdistys ry:n näkemyksen mukaan muutosehdotuksesta jää epäselväksi, kuka konkreettisessa tilanteessa toteuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston antaman määräyksen kieltää lennon suorittaminen tai estää ilma-aluksen lähdön. Suomen Lennonjohtajien yhdistys ry:n perustelun mukaan Liikenne- ja viestintäviraston edustajia on erittäin harvoin lentoasemilla tai lennonjohdoissa, joten ainoaksi määräyksen toteuttajaksi jäisi lennonjohtaja, joka ei kuitenkaan voi estää ilma-alusta suorittamasta lentoonlähtöä tai estää ilma-alusta lentämästä kansainvälisessä ilmatilassa Suomen lentotiedotusvyöhykkeellä.

Tyypillisesti pykälässä tarkoitetussa tilanteessa on kyse asematasotarkastuksessa tehtyjen havaintojen pohjalta annettavasta kiellosta. Voimassa oleva laki antaa tähän oikeuden jo tilanteissa, joissa ilma-aluksen lentokelpoisuudessa tai miehityksessä on puutteita, eli lentoturvallisuusperusteella. Esityksessä täydennettäisiin EU-lainsäädännön laajennuttua lentoon puuttumisperusteita niin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi puuttua tilanteeseen myös turvatoimiin liittyvällä perusteella.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että nykyiseen 166 §:n mukaiseen menettelyyn ilma-aluksen lähdön estämiseksi ei esitetä muutosta. Toimivalta estää lähtö on sekä nykyisen että muutettavaksi ehdotetun 166 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla. Asiassa on syytä huomioida, että ilmailulain 166 §:n nykyinen 3 momentti, jota ei tässä esitetä muutettavaksi, säätää lentopaikan päällikön, lentopaikan pitäjän, taikka lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatiossa tehtävää hoitavan oikeudesta antaa Liikenne- ja viestintäviraston pyynnöstä ilma-aluksen lähdön estämiseksi tarvittavaa apua. Laissa on näin ollen jo nykyisin huomioitu sellainen tilanne, jossa Liikenne- ja viestintävirasto tarvitsisi apua kiellon toteuttamiseksi. Pääsääntöisesti toimija, jolle Liikenne- ja viestintäviraston virkamies toteaa, että lento on kielletty, noudattaa kieltoa suoraan. Esimerkiksi lentoyhtiön julkisuuskuvan kannalta olisi kestämätöntä, jos ilmenisi, että sen ilma-alus on lähtenyt lentoon viranomaisen kiellosta huolimatta. Jos kuitenkin näyttäisi siltä, että ilma-alus ei suoraan noudattaisi viranomaisen kieltoa, virasto voisi erikseen pyytää maahuolintaorganisaatiota olemaan tarjoamasta lennolle palveluja (esimerkiksi ilma-aluksen tankkausta) tai pyytää lennonjohtoa olemaan antamasta lähtöselvitystä, ja näillä toimijoilla olisi oikeus viranomaisen pyynnöstä toimia pyydetyllä tavalla. Muutosehdotuksella ei esitetä muutoksia pykälää koskevaan prosessiin, eikä Liikenne- ja viestintäviraston tietoon ole tullut, että nimenomaan tältä osin olisi ilmennyt käytännön haasteita.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Edellä esitetty selvennys huomioiden ministeriö ehdottaa, että huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Miehittämättömän ilma-aluksen havainnointi (ilmailulain 169 §):
Suomen Lennonjohtajien yhdistys ry ja Poliisihallitus kannattavat ehdotusta. Suomen Lennonjohtajien yhdistys ry kuitenkin kysyy, jääkö ehdotetun havainnointitoimivallan käyttöönotto lentopaikan pitäjän tai ilmaliikennepalvelun tarjoajan aktiivisuuden varaan. Ministeriö toteaa, että ehdotetun toimivallan käyttöönotto jätettäisiin ilmaliikennepalveluntarjoajan ja lentopaikanpitäjän päätettäväksi, sillä velvollisuutta havainnointitoimintaan ei nähty valmistelussa tarpeelliseksi säätää. Lausuntopalautteen johdosta pitäydyttiin velvoittavan sääntelyn sijaan mahdollistavan säännöksen ehdottamisessa. Näin ollen toimija voisi itse päättää, että onko havainnointitoimivallan käyttöönotto tarkoituksenmukaista sen omassa toiminnassa.

Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että kuten esityksessä on todettu, olisi tiedot radioviestinnästä, välitystiedot ja sijaintitiedot hävitettävä viipymättä tehtävän suorittamisen jälkeen, jollei laissa toisin säädetä. Viittaus muuhun lakiin tarkoittaisi esimerkiksi poliisin tiedonsaantioikeuksia esitutkinnassa. Poliisihallitus kuitenkin näkee, että säännöksen osalta tulisi varmistaa, ettei se tarpeettomasti velvoita lentoaseman pitäjää ja ilmaliikennepalvelun tarjoajaa hävittämään tietoja heti vaan osaltaan varmistamaan esimerkiksi poliisilta, ovatko tiedot poliisille tarpeellisia asian jatkokäsittelyn kannalta. Tällainen tilanne on varsin konkreettinen silloin, kun poliisi on päättänyt ryhtyä puuttumaan miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun poliisille tehdyn ilmoituksen perusteella. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan poliisihallituksen lausunnossaan kuvaama tilanne lukeutuisi juuri mainittuun ’’ellei laissa toisin säädetä’’ -viittaukseen eikä näin ollen olisi tarvetta muuttaa lakiehdotusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutoksia lakiehdotukseen.

Ilmavoimien komentajan vastuu (ilmailulain 6 § ja 2 §:n 16 kohta):
Puolustusministeriö toteaa, että ilmavoimien komentajan vastuun täsmentämistä koskeva ehdotus sekä siihen liittyvä muutosehdotus valtion ilmailun määritelmään jätettiin pois nyt käsiteltävänä olevasta esityksestä, sillä muutokset edellyttivät laajempaa jatkovalmistelua. Puolustusministeriö pitää kuitenkin tärkeänä, että asian tarkastelua jatketaan yhteistyössä keskeisten viranomaisten kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että valmistelun aikana todettiin puolustusministeriön ehdotuksen tarkoittavan merkittävää muutosta nykytilaan ja nykyisiin viranomaisten toimivaltajakoihin. Ministeriö katsoo, että ehdotuksen vaikutuksia ja mahdollisia vaihtoehtoisia ratkaisuja olisi arvioitava huomattavasti laajemmin, kuin tämän esityksen yhteydessä oli mahdollista. Ministeriö toteaa, että se voi osallistua asian tarkasteluun ja ratkaisuvaihtoehtojen selvittämiseen myös jatkossa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Melutodistus (ilmailulain 44 a §):
Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry pitää melunhallinnan ja ympäristölle ystävällisten toimintamenetelmien osalta tärkeänä sitä, että ilmaliikenne ja lentoasemaympäristö otetaan maankäytössä ja kaavasuunnittelussa huomioon hyvissä ajoin. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että esityksessä ei käsitellä lausunnossa mainittuja asioita, vaan melutodistuksen myöntämistä koskevaan menettelyyn liittyviä seikkoja. Ilma-aluksilta ei Suomessa yleisesti edellytetä melutodistusta, eikä nyt ehdotetulla ilmailulain 44 a §:llä muutettaisi tätä lähtökohtaa. Melutodistuksia saatetaan kuitenkin edellyttää Suomeen rekisteröidyiltä ilma-aluksilta silloin, kun ne laskeutuvat tai lähtevät ulkomaisilta lentoasemilta. Ehdotuksen tarkoituksena on selkiyttää todistuksen myöntämisen toimivaltaperustetta, jotta todistusten myöntäminen olisi melutodistusten kysynnän kasvaessakin sujuvaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen (ilmailulain 112 §):
Suomen Lennonjohtajien yhdistys ry nostaa lausunnossaan esiin useita kysymyksiä lennonvarmistuksen järjestämisen tulevaisuuden näkymistä erityisesti Suomen ja Viron lennonvarmistusten yhteistyöhankeen (FinEst) näkökulmasta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esitettyihin kysymyksiin palataan käynnissä olevan FinEst-hankkeen valmistelun edetessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Muut miehittämätöntä ilmailua koskevat huomiot:
Suomen Moottorilentäjien liitto ry:n ja RPAS Finland ry:n lausunnossa tuodaan esiin miehittämätöntä ilmailua koskevia huomioita. Suomen Moottorilentäjien Liitto ry korostaa miehittämättömän ja miehitetyn ilmailun yhteensovittamista ja ehdottaa, että kaikille lentopaikoille määritellään suorakaiteen muotoiset rajoittavat niin kutsutut UAS-ilmatilasuojavyöhykkeet. RPAS Finland ry huomauttaa lausunnossaan, ettei lentomenetelmiä ja sen suunnittelua sekä lennonvarmistuspalveluita ja toteutusta koskevissa teksteissä käy selväksi, koskisivatko ne miehittämätöntä ilmailua, vaikka miehittämätön ilmailu tulee olemaan merkittävässä vuorovaikutuksessa miehitetyn ilmailun kanssa. RPAS Finland ehdottaa, että lakimuutoksessa tulisi huomioida paremmin miehittämättömän ilmailun tarpeet ja palvelut, jotta nopeasti laajenevaa toimintaa voidaan linjata. RPAS Finland ry toteaa edelleen, että ilmatilaa koskevien kieltoalueiden, rajoittavien alueiden sekä muiden alueiden perustamiseen olisi syytä olla riittävän painavat perusteet ja ylipäänsä miehittämättömän ilmailun rajoituksia arvioidessa viranomaisen tulisi varmistaa etteivät rajoitukset estä kuntien liikennesuunnittelua.

Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä ei käsitellä UAS-ilmatilavyöhykkeiden tai muiden miehittämätöntä ilmailua rajoittavien alueiden tai U-space-ilmatilojen perustamista. Selvyyden vuoksi todetaan myös, että toimivalta UAS-ilmatilasuojavyöhykkeiden perustamiseksi on voimassa olevan ilmailulain mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla eikä tehtävää ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi säätää ministeriölle. Ministeriö seuraa kuitenkin ilmailusääntelyn kehittämistarpeita sekä selvittää muutosehdotuksia osana lainvalmisteluprosesseja.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutoksia lakiehdotuksiin.

RPAS Finland ry on esittänyt, että esimerkiksi vapaaehtoiseen pelastus- ja etsintäpalveluun tai muuhun viranomaisen auttamiseen liittyvään miehittämättömään ilmailuun liittyvä tarkoituksenmukainen ja määrämuotoinen harjoittelu tulkittaisiin valtion ilmailuksi. Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että valtion ilmailun määritelmää on käsitelty laajasti edellistä ilmailulain muuttamista koskevan HE 41/2020 vp:n yhteydessä ja tällöin on todettu, että valtion ilmailun määritelmä kattaa myös valtion ilmailun miehittämättömillä ilma-aluksilla. Tällöin on myös todettu, että käytettäessä yksityisen palveluntuottajan miehittämätöntä ilma-alusta tai muuta ilma-alusta viranomaistehtävään, olisi viranomaisen aina johdettava toimintaa. Lisäksi Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että viranomaistehtävien harjoittelu miehittämättömässä ilmailussa on tarkoitus mahdollistaa valtion ilmailun sääntöjen mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä OPS M1-35.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutoksia lakiehdotuksiin.

Sonja Töyrylä
Ylitarkastaja

Liite: **Säädösmuutosehdotukset**

LIITE: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotuksen korjaamiseksi:

HE:n muotoilu	**Vastineen muotoilu**
1 § *Liikenneturvallisuuden vaarantaminen* — Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla; — 2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia (864/2014), liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139 tai sen nojalla annettuja asetuksia taikka yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008 tai sen nojalla annettuja asetuksia, tai —	1 § *Liikenneturvallisuuden vaarantaminen* — Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka 1 momentissa tarkoitetulla tavalla; — 2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia (864/2014), liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139, jäljempänä *EASA-asetus*, tai sen nojalla annettuja asetuksia taikka yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008 tai sen nojalla annettuja asetuksia, tai —
2 § *Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen* — Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta; — 2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia, liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/1139 tai sen nojalla annettuja asetuksia taikka yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008 tai sen nojalla annettuja asetuksia, tai — siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.	2 § *Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen* — Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan myös se, joka liikenneturvallisuuden vaarantamisessa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta; — 2) ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin rikkoo ilmailulakia, liikenteen palveluista annetun lain 13 tai 14 lukua, niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, EASA-asetusta tai sen nojalla annettuja asetuksia taikka yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 300/2008 tai sen nojalla annettuja asetuksia, tai — siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle.