Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lähettäjä: Lind Timo <Timo.Lind@vtt.fi>
Lähetetty: maanantai 28. marraskuuta 2022 9.48
Vastaanottaja: Liikenne- ja viestintävaliokunta
Aihe: VTT lausunto H261/2022

Asia: HE 261/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain 127 ja 128 §:n muuttamisesta

VTT lausunto

Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja liikenteen palveluista annetun lain 128 ja 197 §:n muuttamisesta.
VTT on tyytyväinen, että Suomessa ollaan etenemässä U-spacen täytäntöönpanoasetuksen kansallisessa säätelyssä, koska valmistuessaan se mahdollistaa miehittämättömän ilmailun kaupallisen toiminnan skaalautumisen turvallisesti ja hallitusti. Kohdassa 4.1 ehdotetaan, että ”ilmailulakiin lisätään säännös siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi määräyksellä perustaa U-space-ilmatilan enintään kolmeksi vuodeksi”. U-space-toiminta avaa uuden liikenteen ja logistiikan murroksen, jossa alailmatilan ilmaliikenne tulee voimakkaasti mukaan liikennejärjestelmään mahdollistaen monia uusia palveluita ja uutta liiketoimintaa erityisesti kaupungeissa ja muissa tiheämmin asutuissa taajamissa. Tässä - kuten monissa muissakin murrostilanteissa - on tarjolla mahdollisuus tehdä suomalaisista toimijoista murrokseen perustuvan uuden liiketoiminnan tiennäyttäjiä ja edelläkävijöitä. Yritystoiminnalle ja erityisesti tämänlaiseen uuteen tuntemattomaan toimintaympäristöön liittyvälle yritystoiminnalle tärkeää on vakaa toimintaympäristö ja mahdollisimman pitkälle ulottuva näkymä toiminnan jatkuvuuteen. Puuttumatta maksimissaan kolmeen vuoteen ulottuvan, viraston määräyksellä tapahtuvan U-space-alueen asettamisen taustoihin, kannattaa harkita toimenpiteitä, joilla erilaisille U-space-palveluntarjoajille kyettäisiin tarjoamaan kolme vuotta pidempi näkymä liiketoiminnan jatkuvuuteen. Tämä kannustaisi ottamaan enemmän riskiä ja panostamaan rohkeammin uuden liiketoiminnan käynnistämiseen ja laatuun. Valtioneuvoston asetus olisi yksi mahdollisuus tähän, mutta jos tämä koetaan järjestelmää liiaksi jäykistävänä, tulisi pohtia voisiko löytyä joitain muita keinoja. Yhtenä keinona voisi olla esimerkiksi toistaiseksi voimassa oleva lupa ja vuosittainen (tmv.) raportointi, minkä pohjalta voidaan tarvittaessa luvan voimassaoloedellytyksiä arvioida.
Edelleen kohtaan 4.1 liittyen, CIS-tiedon suhteen on hyvä ottaa opiksi kansallisen liikkumispalvelukatalogin NAPin järjestämiseen liittyvistä kokemuksista ja haasteista. CISin osalta järjestelyn toimivuus on NAPiin nähden vieläkin tärkeämpää, koska kysymyksessä on miehittämättömän alailmatilan operoinnin turvallisuus. Toteutettiinpa CIS-palvelu hajautetulla tai keskitetyllä malli on tärkeää, että (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 sekä (iii) tietojen ylläpidon laiminlyönnit on riittävässä määrin sanktioitu. Yksinoikeudella tiedon keräämisen mallin etuna on, että on olemassa yksi selkeä taho, joka vastaa U-space-alueiden yleisen tiedon keräämisestä, ajantasaisuudesta ja saatavuudesta. Hajautetullakin mallilla asia saadaan varmasti hoidettua, mutta tämä vaatii tiedon keruuta koordinoivalta Liikenne- ja viestintävirastolta jatkuvaa ja hyvin päättäväistä määrittely- ja valvontatyötä, jotta toimijoiden tuottama tieto on määrittelyn mukaista. Keskitetyllä ja hajautetulla mallilla ei lopulta ole kovinkaan paljon eroa. Osa yleisestä datasta on joka tapauksessa saatava suoraan toimijoilta ajantasaisesti ja jonkun pitää tätä toimintaa koordinoida ja valvoa. Riippumatta siitä, onko koordinoijana lopulta asetuksella määrätty taho tai sen alihankkija, tietomäärittelyt ja toimitusprosessit pitää joka tapauksessa määrittää ja valvoa.
Kansallisen tutkimuksen ja kehittämisen näkökulmasta olisi kilpailukykysyistä hyvä määritellä ketterä prosessi, jossa kaupallisten U-space-alueiden rinnalle voitaisiin myöntää lupia ja varata ilmatiloja (sandbox/testbed/living lab tms.) 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.

VTT tukee RPAS Finlandin aiempaa lausuntoa, missä nostetaan huolta U-space-käyttömaksuista. Tiedot monista Euroopan maista, tuoreimpana Ruotsista, osoittavat että vielä vuosia eteenpäin U-space-palveluita tulee tarjota maksutta tai erittäin kohtuullisella hinnoittelulla. Muutoin uhkana on, että uusia droonipohjaisia palveluilta ei synny Suomeen ja jäämme jälkeen muiden maiden kehityksestä. Esimerkiksi Norja ja Ruotsi ovat päätyneet aloittamaan U-spacen käyttöä malleilla, missä julkinen toimija tarjoaa CIS-palvelut ja joillain alueilla myös U-space-palvelut. Sen sijaan, että siirrytään suoraan miehittämättömän ilmailun markkinapohjaisiin malleihin, mitkä edellyttäisivät heti alkuun suuria lentovolyymeja, tulisi alkuun U-spacen käyttöönoton näkökulmina olla turvallisuus, uusien palveluiden kokeilut ja teknologiakehityksen mahdollistaminen.

Timo Lind
VTT
Principal Scientist
Chief Drone Pilot
+358 40 6260801