09.02.2023

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNALLE

Asia: E 161/2022 vp Valtioneuvoston selvitys; E-kirje komission droonistrategiasta 2.0

RPAS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa. RPAS Finland on voittoa tavoittelematon yhdistys, jonka tavoitteina on edistää Suomen miehittämättömän ilmailun liiketoimintaa, erityisesti BVLOS mukaista toimintaa, ja valvoa se etuja.

Lausuntomme

Suomen kanta on aika laimea ja suurpiirteinen. Toivoisimme konkreettisempia esityksiä, joilla liiketoiminnan aloittamista ja kehittymistä voidaan tukea. Mikäli näitä ei haluta tähän yhteyteen kirjoittaa, olisi syytä miettiä mahdollisia kansallisia toimia, kunnes EU-tason lainsäädäntö ja muu ohjeistus on valmis.

Erityisesti RPAS Finland kehottaa LiV ja eduskuntaa pohtimaan:

a) Suomen ilmatila on valtion omaisuutta ja sitä tulee jatkossakin ohjata kansallisella tasolla.

Strategiassa kohdassa 52. todetaan "Local communities, cities, regions have a deciding role for ensuring the alignment of Innovative Aerial Services with the needs and preferences of their citizens. They have a key role in deciding to what extent drone operations can be conducted in their territories. For example, they are in a good position to assess which critical infrastructure should be protected, whether operations should be allowed in day or night-time, what should the measures in place be in terms of noise and visual abatements. Many European cities are already global frontrunners when it comes to transport innovation involving drones and the implementation of ambitious climate and mobility targets. Tools such as the Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPS)47 should be leveraged by Member States as a mechanism to integrate alternative delivery solutions offered by Urban Air Mobility in urban mobility"

Ilmailun suunnitteluvastuuta ei ole Suomessa vielä nimetty kellekään. Käytännössä sitä toteuttaa Fintraffic ANS Traficomin pyynnöstä. Kaupungeilla ja suurimmilla kunnilla on kasvava halu osallistua alailmatilansa hallintaan.

RPAS Finland ry pitää erittäin tärkeänä, ettei ilmatilan suunnitteluvastuu pirstaloidu, ja että ilmatilaan on jatkossakin vapaa pääsy. Samalla nostamme esille, että kaupungeilla ja kunnilla on suunnittelumonopoli alueistaan, joten on löydettävä keinoja ja luotava osaamista, joka yhteen saattaa ilmailun ja kaupunginsuunnittelun intressit. Paras keino tähän olisi sisällyttää ilmailu tiiviimmin osaksi liikenteensuunnittelua, joka luontevimmin tapahtuu, kun IAM liikkumisen palveluita alkaa syntyä.

b) Droonistrategia 2.0, Toimi 1: Komissio aikoo tehdä muutoksia standardoituihin eurooppalaisiin lentosääntöihin sekä ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalveluja koskevaan asetukseen drooneilla ja ohjatuilla eVTOL-ilma-aluksilla harjoitettavan toiminnan mahdollistamiseksi ilmatilassa turvallisesti.

Suomella on kaikki edellytykset johtaa kehitystä tässä. Sovelluksia, kuten metsäpalovalvonta,

ympäristön seuranta ja metsäinventointi hyötyisivät dronepalveluista korkeammilla korkeuksilla kuin 500 jalkaa. Tämä edellyttää lentotoiminnan yhteen saattamista olemassa olevan lentoliikenteen kanssa.

Tässä yhteydessä tulee edistää sellaisia ratkaisuja, jotka mahdollistava droneoperaattoreiden ja miehitetyn ilmailun yhteistä ymmärrystä toimintatavoista. Toimintatapojen tulee olla yksiselitteisiä ja koulutettavissa olevia hyvin eri taustaisille toimijoille.

Teknologisia ratkaisuja käytettäessä, joita tarvitaan liikenteen näkymiseen ja porrastamiseen, tulee tukea käyttöönotossa läpi koko ilmailutoimialan. Toimintamenetelmien ja teknisten ratkaisujen osalta tulee panostaa siihen, että ne ovat yhtenevät koko Euroopassa. Monessa asiassa on edelleen monia kansallisia erikoisuuksia.

c) Ilmailun data.
Se tulee tehdä paremmin saatavaksi. Muista liikkumisen muodoista on vapaasti saatavissa dataa, mutta ilmailun osalta sitä varjellaan edelleen maksumuurien takana, joka olennaisesti hidastaa muutosta kohti digitaalista ja kestävämpää ilmailua.

d) Droonistrategia 2.0 Toimi 2: Komissio aikoo edistää yhdennettyä viestintä-, suunnistus- ja valvontateknologiaa koskevaa koordinoitua tutkimusta.
Ja Toimi 14: Komissio aikoo perustaa siviili- ja puolustusalan droonitestauskeskusten EU:n verkoston helpottaakseen vuorovaikutusta siviili- ja puolustusalan välillä.
Koelento- ja testaustoiminta sekä testikeskukset

Strategian implementoinnissa tulee keskittyä siihen, että tutkimuksen tekeminen, ratkaisujen testaaminen sekä muu kokeilutyyppinen toiminta voidaan toteuttaa nykyistä merkittävästi helpommin. Tämä voitaisiin hyvin toteuttaa myös kansallisella lainsäädännöllä.

Miehitetyssä ilmailussa ns. koelentäminen on normaalia toimintaa ja siihen on määritetty vain organisaation ja henkilöstön pätevyysvaatimukset. Muuta toimintaa ei ole erityisesti säädelty, vaan toiminta perustuu hyvään insinööritapaan ja kaupallisiin intresseihin sekä siihen, että kokeilemisen tarkoituksena on täyttää annetut tekniset ja operatiiviset vaatimukset. Toimintaa varten voidaan osoittaa erillisiä alueita, jossa riskit ovat merkittävästi vähäisemmät.

d) Droonistrategia 2.0 Toimi 5: Komissio aikoo hyväksyä EASA-perusasetuksen soveltamisalaan kuuluvien Vertiporttien1 suunnittelua ja toimintaa koskevia sääntöjä.

Vertiportti on rinnastettavissa mihin tahansa lentopaikkaan ja tulee varmasti sellaisena käsiteltäväksi. Lentopaikkoja koskevat ympäristömääräykset ovat sekavat. Esimerkiksi melunhallintaa ja melukuormaa koskevat määräykset on osoitettu vain lentoasemille. Näitä määräyksiä näytetään kuitenkin sovellettavan kaikenkokoisille lentopaikoille ja lentokentille.

Vertiportin osalta tulee kiinnittää huomiota myös siihen, että toiminnan luonteeltaan ja vaativuudeltaan se on lähellä Heliporttia. Olisikin syytä mahdollistaa sellaiset ratkaisut, että Vertiportit ja Heliportit voivat olla yksinkertaisilla muutoksilla ja tarkennuksilla ristiin hyväksyttävissä.

Yleisesti ottaen lentotoimintaan ja lentopaikan ympäristöä koskevat määräykset tulee selkeyttää kaikilla tasoilla.

e) Droonistrategia 2.0 Toimi 12: Komissio aikoo laatia drooniteknologiaa koskevan strategisen etenemissuunnitelman, jossa määritetään ensisijaiset alat, joilla edistetään tutkimusta ja innovointia, vähennetään nykyisiä strategisia riippuvuuksia ja vältetään uusien riippuvuuksien syntyminen.
Ja Toimi 13: Komissio laatii yhdessä muiden asiaankuuluvien EU:n toimijoiden kanssa yhteisen lähestymistavan riittävien radiotaajuuksien tarjoamiseksi drooneilla harjoitettavaa toimintaa varten.

Suomessa ei ole omaa kansallista ilmailustrategiaa eikä sen osana miehittämättömän ilmailun tai sähköisen ilmailun strategiaa. Sellainen tulisi välittömästi laatia. Se selkeyttäisi tulevaisuuden visiota ja mahdollisuuksia sekä avaisi mahdollisuuden ulkopuolisiin investointeihin. On selvää, että suomalainen toimintaympäristö eroaa muista pohjoismaista sekä myös Euroopan tyypillisistä toimintaympäristöistä.

Strategiassa kohdassa 13. Todetaan: In the transport sector, the use of drones for deliveries is already being tested in many countries. First pilot trials in passenger transport are expected to take place in the European Union within the coming years. It is important that the Union safeguards its open strategic autonomy in this area.

Ilmailutoiminta on hyvin pääomavaltaista ja katteeltaan rajallista. Ilmailutoiminta tarvitsee infrastruktuurin eri lentopaikoilla ja kohteissa sekä ilmaliikenteen palveluun liittyvän infrastruktuurin, latausasemiin liittyvän infrastruktuurin ja vielä lisäksi itse lentävät laitteet maassa.

Yksittäiselle operaattorille on lähes mahdotonta rahoittaa ja toteuttaa nämä kaikki. Erityistä haastetta tuovat ratkaisut, jotka toteutetaan asutuksen lähelle tai keskelle. Rahoitusratkaisuissa tulee tukea sellaisia tapoja, missä kaupungit ja kunnat saavat rahoituksen perusinfrastruktuuriin, joka mahdollistaa kaupallisen toiminnan. Operaattori keskittyy lentotoiminnan ja palvelukonseptin rahoitukseen.

Kunnioittavasti,
RPAS Finland ry hallitus