

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevan unionin sertifiointijärjestelmän perustamiseksi

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 7 päivänä syyskuuta 2016 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevan unionin sertifiointijärjestelmän perustamisesta sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 8 päivänä joulukuuta 2016

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Neuvotteleva virkamies Vesa Häyrinen

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI ILMAILUN TURVATARKASTUSLAITTEITA KOSKEVAN UNIONIN SERTIFIOINTIJÄRJESTELMÄN PERUSTAMISESTA

1 Ehdotukset tausta ja tavoite

Euroopan komissio on antanut 7.9.2016 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevan unionin sertifiointijärjestelmän perustamisesta (COM(2016) 491 final). Ilmailun turvatarkastuslaitteet ovat turvalaitteita, joita käytetään lentoasemilla henkilöiden, käsimatkatavaran, ruumassa kuljetettavan matkatavaran, tarvikkeiden, lentorahdin ja -postin tarkastamiseen. Tällä hetkellä Euroopan unionissa (EU) ei ole ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevaa oikeudellisesti sitovaa vaatimustenmukaisuuden sertifiointi- eli laadunvarmistus- ja hyväksyntäjärjestelmää.

Ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevan EU:n sertifiointijärjestelmän perustamisella on kaksi tavoitetta. Ensinnäkin, EU:n sertifiointijärjestelmän perustamisella halutaan varmistaa, että EU:ssa valmistetut ja lentoasemilla käytettäväksi tarkoitetut ilmailun turvatarkastuslaitteet täyttävät EU:ssa näitä laitteita koskevat tekniset erittelyt ja suorituskykyvaatimukset. Tämä varmistetaan perustamalla ehdotuksella EU:n lentoasemilla käytettäville ilmailun turvatarkastuslaitteille oikeudellisesti sitova vaatimustenmukaisuuden arviointijärjestelmä. Tällä halutaan varmistaa, että ilmailun turvatarkastuslaitteilta vaaditut standardit täyttyvät kaikilla EU:n lentoasemilla.

Ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevat tekniset vaatimukset on asetettu EU:n asetuksessa (EY) N:o 300/2008. Asetuksessa on asetettu myös ilmailun turvatarkastuslaitteille tietyt standardit. Näitä standardeja on komission toimesta kehitetty, ja tarvittaessa jatkuvasti kehitetään, vastaamaan ilmailun muuttuvia uhkaskenaarioita ja riskiarvioita. Standardit ovat turvallisuus-syistä turvaluokiteltuja, ja ne ovat täten vain niiden turvallisuusselvitettyjen henkilöiden, yritysten ja muiden organisaatioiden saatavilla, joilla on pätevä peruste niiden saannille.

Toiseksi, tällä hetkellä yhdessä EU:n jäsenvaltiossa sallittua ilmailun turvatarkastuslaitetta ei välttämättä voida saattaa markkinoille toisessa EU:n jäsenvaltiossa. Ilmailun turvatarkastuslaitteiden sertifiointijärjestelmän perustamisen tavoitteena on täten parantaa EU:n sisämarkkinoiden toimivuutta ja lisätä EU:n teollisuuden globaalia kilpailukykyä.

Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) puitteissa on pyritty kehittämään yhteisiä testausmenetelmiä lentoasemilla käytettäville ilmailun turvatarkastuslaitteille. Tämä järjestely ei kuitenkaan ole EU:n jäsenvaltioita oikeudellisesti sitova. Täten ehdotuksella on tarkoitus päästä tilanteeseen, missä yhden EU:n jäsenvaltion antama sertifiointi tunnustettaisiin ilman eri toimenpiteitä myös muissa jäsenvaltioissa.

Komissio hyväksyi vuonna 2015 Euroopan turvallisuusagendan (COM(2015) 185 final). Asiakirjassa painotetaan tarvetta parantaa EU:n turvallisuusalan kilpailukykyä, ja tätä kautta myös alan teollisuuden vientimahdollisuuksia. Ehdotuksensa perusteluissa komissio katsoo, että ilmailun turvatarkastuslaitteiden sertifiointijärjestelmän perustaminen edistää näitä tavoitteita. Maailmanlaajuisesti ilmailun turvatarkastuslaitteiden markkinat ovat huomattavat,

sillä niiden vuotuinen liikevaihto on 14 miljardia euroa. Näistä markkinoista on EU:n sisämarkkinoiden osuus on 4,2 miljardia euroa.

Erillisenä kysymyksenä valtioneuvosto toteaa, että komissio on valmisteluvaiheessa hylännyt organisointivaihtoehdon, jossa Euroopan lentoturvallisuusvirastolle (EASA) olisi annettu toimivaltaa hoitaa EU:ssa keskitetysti ilmailun turvatarkastuslaitteiden EU-sertifiointi. Parhaillaan vireillä olevan EASA:n perusasetuksen uudistamisen yhteydessä Suomi on tukenut EASA:n toimivallan ulottamista muun muassa tämän kaltaisiin tehtäviin. Turvatarkastuslaitteasetusehdotukseen liittyvässä vaikutustenarvioinnissaan komissio toteaa, ettei saanut vaihtoehdolle tukea komission sisältä eikä jäsenvaltioilta. Komission mukaan vaihtoehto olisi edellyttänyt EASA:n toimivallan kasvattamisen lisäksi myös viraston henkilömäärän lisäystä. Tähän ei komission mukaan ollut vallitsevassa poliittisessa ja taloudellisessa tilanteessa mahdollisuuksia. Ilmailun turvatarkastuslaitteiden valmistajien näkökulmasta tämä vaihtoehto olisi tuonut samat myönteiset vaikutukset kuin komission asetusehdotuksessa nyt valittu sääntelymalli. Koska vaihtoehto ei enää ole mukana ehdotuksessa, valtioneuvosto ei ole sisällöllisesti ottanut kantaa tai arvioinut EASA-mallia ja sen vaikutuksia EU:n jäsenvaltioiden asemaan. Valtioneuvosto katsoo kuitenkin, että pienen EU:n jäsenvaltion näkökulmasta EASA-malli olisi saattanut olla lähtökohtaisesti kustannustehokas vaihtoehto.

2 Pääasiallinen sisältö

EU:n sertifiointijärjestelmän perustaminen

Asetusehdotuksella perustetaan ilmailun turvatarkastuslaitteita koskeva EU:n sertifiointijärjestelmä. Perustettavaa sertifiointijärjestelmää sovelletaan kaikkiin siviili-ilmailussa käytettäviin ilmailun turvatarkastuslaitteisiin, jotka asetetaan EU:ssa saataville tai otetaan käyttöön. Eriksen mainitaan, ettei asetusta sovelleta räjähdekoiriin.

Asetusehdotuksessa todetaan, etteivät EU:n jäsenvaltiot saa estää sellaisen ilmailun turvatarkastuslaitteen saataville asettamista ja/tai käyttöönottoa, jolle on annettu asetusehdotuksessa määritelty vaatimustenmukaisuustodistus. Tämän todistuksen taas saa ilmailun turvatarkastuslaitte, joka on EU-tyyppihyväksynnän mukainen eli täyttää ne tekniset ja suorituskykyvaatimukset, jotka EU:ssa on asetettu ilmailun turvatarkastuslaitteille. Valmistaja saa antaa hyväksytyille laitteilleen vaatimustenmukaisuustodistuksen, joka on voimassa kaikissa EU:n jäsenvaltioissa vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen mukaisesti. Asetusehdotuksessa säädetään vielä erikseen, etteivät EU:n jäsenvaltiot saa asettaa ilmailun turvatarkastuslaitteille muita kansallisia lisävaatimuksia.

Kansallinen hyväksyntäviranomainen

Jokaisen jäsenvaltion on nimettävä elin, joka vastaa ilmailun turvatarkastuslaitteiden vaatimustenmukaisuuden hyväksymisestä (”hyväksyntäviranomainen”) ja ilmoitettava tämä viranomainen komissiolle. Hyväksyntäviranomainen on toimivaltainen kaikissa laitteiden hyväksyntään liittyvissä kysymyksissä. Viranomainen muun muassa antaa turvatarkastuslaitteiden valmistajille niiden valmistamia laitteita koskevat EU-tyyppihyväksyntätodistukset. Tyyppihyväksyntätodistus annetaan valmistajan hakemuksesta. Asetusehdotuksessa on tarkemmat säännökset hallinnollisista menettelyistä, joita hyväksyntäviranomaisen on noudatettava toiminnassaan. Asetusehdotuksessa säädetyt hallinnolliset menettelyt perustuvat pääosin EU:n asetukseen 765/2008, joka sääntelee tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevia vaatimuksia.

Suomessa kansalliseksi hyväksyntäviranomaiseksi tullaan esittämään Liikenteen turvallisuusvirastoa. Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto on toimivaltainen ja kansallinen viranomainen, mitä tulee siviili-ilmailun turvaamiseen siihen kohdistuvilta ja sen turvallisuuden vaarantavilta toimilta. Liikenteen turvallisuusvirasto toimii Suomessa EU:n säädöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena muun muassa edellä jo mainitun yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä annetun EU:n asetuksen 300/2008 osalta. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo muun muassa, että Suomen lentoasemilla turvatarkastuksissa käytettävät laitteet toimivat käyttöympäristössään asianmukaisesti eli että niillä pystytään suorittamaan säädännön edellyttämät turvatoimenpiteet.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole ollut Suomessa ilmailun turvatarkastuslaitteisiin liittyviä tyyppihyväksyntätehtäviä. Virastolla on kuitenkin autojen ja rautateiden laitteisiin liittyviä tyyppihyväksyntätehtäviä, joten virastolla on tietämystä EU-tyyppihyväksyntämenettelyistä ja -hallinnosta. Liikenteen turvallisuusvirasto on hankittava ilmailun turvatarkastuslaitteiden osalta tarpeellinen tietämys ja luotava ne hallinnolliset menettelyt, joita se tarvitsee toisaalta asetusehdotuksella perustettavan EU:n sertifiointijärjestelmän hallinnoimiseksi Suomessa sekä toisaalta toimiakseen Suomessa asetusehdotuksessa tarkoitettuna hyväksyntäviranomaisena ja markkinavalvonnasta vastaavana viranomaisena.

Tutkimuslaitokset ja kansallinen akkreditointiviranomainen

Jäsenvaltioiden kansalliset hyväksyntäviranomaiset valitsevat vaatimustenmukaisuuden tutkimuslaitokset. Näiden laitosten tehtävänä on tehdä ilmailun turvatarkastuslaitteelle, jolle valmistaja hakee EU-tyyppihyväksyntää, tarkoituksenmukaiset testit sen määrittämiseksi, täyttääkö kyseisen laitteen tyyppi EU:ssa asetetut suorituskykyvaatimukset. Vaatimusten täyttäminen on edellytys sille, että hyväksyntäviranomainen voi myöntää valmistajan laitteelle EU-tyyppihyväksynnän. Tyyppihyväksynnän saaminen taas mahdollistaa sen, että laitteelle voidaan myöntää vaatimustenmukaisuustodistus, mikä on edellytys sille, että valmistaja voi asettaa turvatarkastuslaitteensa saataville kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.

Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto valitsee tarvittaessa vaatimustenmukaisuuden tutkimuslaitoksen tai -laitokset. Tutkimuslaitoksen pätevyyden tehtävänsä arvioi kansallinen akkreditointiviranomainen, mikä Suomessa on FINAS (Finnish Accreditation Service). FINAS on nimetty Suomessa eurooppalaisen lainsäädännön mukaiseksi kansalliseksi akkreditointielimeksi.

Sanktiot asetuksen rikkomisesta ja markkinavalvonta

Asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja varmistettava, että niitä sovelletaan. Asetusehdotuksessa säädetään myös toimista, joihin jäsenvaltioiden on ryhdyttävä, kun niillä on riittävä syy uskoa, että tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva laite aiheuttaa riskin ihmisten terveydelle tai turvallisuudelle. Valtioneuvosto tulee asetusehdotuksen valmistelun yhteydessä varmistamaan, että Suomen lainsäädäntö kattaa kaikilta osiltaan edellä esitetyt asetuksen vaatimukset.

Siirtymäsäännökset ja arviointi

Komissio esittää ehdotuksessaan, että jäsenvaltiot voisivat vielä kolmen vuoden ajan asetuksen voimaantulon jälkeen hyväksyä ilmailun turvatarkastuslaitteita kansallisten sääntöjensä nojalla.

Komissio esittää ehdotuksessaan, että se antaisi viiden vuoden kuluttua asetuksen voimaantuloa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen asetuksen täytäntöönpanosta.

3 EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta

Komission ehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 114 artiklaan, jossa Euroopan parlamentille ja neuvostolle annetaan toimivalta säätää tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa kuultuaan sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa koskevista toimenpiteistä.

Komission ehdotuksen oikeusperusta on valtioneuvoston näkemyksen mukaan asianmukainen.

4 Suhde toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteeseen

Komission ehdotus on valtioneuvoston mielestä toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukainen. Valtioneuvosto yhtyy täten komission käsitykseen, että oikeudellisesti sitova ilmailun turvatarkastuslaitteiden laadunvarmistus- ja tyyppihyväksyntäjärjestelmä voidaan EU:ssa parhaiten toteuttaa komission asetusehdotuksessa esittämällä tavalla ja EU-tasolla. Komission ehdottama sääntely ei valtioneuvoston mielestä myöskään ylitä sitä, mikä on tarpeellista sen takaamiseksi, että kaikille EU:n ilmailun turvatarkastuslaitteiden valmistajille taataan tasapuoliset toimintamahdollisuudet EU:n sisämarkkinoilla.

5 Suhde EU:n ja Suomen lainsäädäntöön

Asetus on sellaisenaan suoraan sovellettavaa oikeutta, eikä sitä siten panna täytäntöön kansalliseen lainsäädäntöön.

Suomessa on ilmailulain (864/2014) 3 §:ää täydennettävä nimeämällä Liikenteen turvallisuusvirasto turvatarkastuslaitteiden sertifiointiasetuksessa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi kansalliseksi viranomaiseksi sekä markkinavalvonnasta vastaavaksi viranomaiseksi.

Ilmailulain 3 §:ssä Liikenteen turvallisuusvirasto on jo ennestään nimetty toimivaltaiseksi viranomaiseksi useissa EU:n ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanoon, ml. EU:n lentoasemilla käytettävien ilmailun turvatarkastuslaitteisiin liittyvissä kysymyksissä, jotka on asetettu EU:n asetuksessa (EY) N:o 300/2008 ja sen nojalla annetuissa asetuksissa.

6 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1191) 27 §:n 14 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ilmailua.

7 Ehdotuksen vaikutukset

7.1 Komission vaikutustenarvioinnit

Asetusehdotukseen liittyvässä vaikutustenarvioinnissaan (SWD(2016) 261 final) komissio on selvittänyt lainsäädäntöehdotuksen tarvetta, mahdollisia ratkaisuvaihtoehtoja sekä asetusehdotukseen valitun ratkaisumallin hyöty-, kustannus- ja yritysvaikutuksia. Lisäksi komissio järjesti ilmailun turvatarkastuslaitteiden sertifiointia koskevan avoimen ja julkisen kuulemisen 5.3.2013 – 10.6.2013 sekä 25.9.2013. Kuulemiseen osallistuivat kaikki keskeiset sidosryhmät eli

muun muassa kansalliset viranomaiset, yritykset, testilaboratoriot ja lentoasemien pitäjät. Komission julkisen kuulemisen loppupäätelmä oli, että asetusehdotuksessa ehdotettu asian lainsäädännöllinen ratkaisutapa sai tuen. Komission mukaan asetusehdotuksessa ehdotetulle lähestymistavalle oli sekä sidosryhmien että jäsenvaltioiden laajin tuki.

Ehdotuksen vaikutustenarviointia laatiessaan komissio käytti pohjana myös ulkopuolisen toimeksisaajan toteuttamaa selvitystä turvallisuusalan tutkimus- ja kehitystoiminnasta suurissa, EU:n ulkopuolissa maissa. Selvityksessä analysoitiin yksityiskohtaisesti EU:ssa ja muualla maailmassa käytössä olevia sertifiointi- ja vaatimustenmukaisuusjärjestelmiä. Siihen sisältyi myös arvio komission tarkastelemien politiikkavaihtojen vaikutuksista. Kaikki selvityksen sovellettavissa olevat päätelmät sisältyvät vaikutustenarviointiin, ja ne on komission mukaan otettu asianmukaisesti huomioon ehdotusta laadittaessa.

Komissio on myös selvittänyt ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevia vaatimuksia ja testausmenetelmiä EU:ssa ja EFTA:ssa. Selvityksen ja julkaisi keväällä 2013 Yhteinen tutkimuskeskus (Geellissä sijaitseva Vertailumateriaalien ja -mittausten tutkimuslaitos), ja se on myös komission mukaan otettu asianmukaisesti huomioon vaikutustenarviointia laadittaessa.

Valtioneuvosto pitää komission vaikutustenarviointia yleisesti kattavana.

7.2 Taloudelliset vaikutukset

Komission mukaan asetusehdotuksessa edotetulla ilmailun turvatarkastuslaitteiden sertifiointijärjestelmällä olisi myönteisiä vaikutuksia EU:n sisämarkkinoiden kehittymiselle. Nykyisten sääntöjen mukaan jäsenvaltiot voivat joko tunnustaa muiden jäsenvaltioiden sertifiointin, vaatia lisätestejä sen varmistamiseksi, että laitteet ovat EU:n lainsäädännön mukaisia, tai jopa estää niiden käytön alueellaan. Asetusehdotus mahdollistaisi EU:n jäsenvaltioiden ilmailun turvatarkastuslaitteiden valmistajille tasapuoliset ja harmonisoidut toimintamahdollisuudet EU:n sisämarkkinoilla.

Ehdotus vähentäisi ilmailun turvalaitevalmistajille sääntelystä aiheutuvia kustannuksia. Asetusehdotus edistää osaltaan sitä, että EU:hun syntyisi turvateknologian investointeihin kannustava ympäristö. Asetusehdotus parantaa voimaan tultuaan myös EU:n turvallisuusalan kilpailukykyä erityisesti yhdysvaltalaisiin yrityksiin nähden, ja tätä kautta lisää myös EU:n teollisuuden vientimahdollisuuksia maailmalla. Lisäksi tuotteille tulevaisuudessa annettava EU-sertifiointi ja laitteeseen laitettava CE-merkki parantaa EU:n valmistajien tuotteiden kuvaa maailmanmarkkinoilla.

Ehdotetusta ilmailun turvatarkastuslaitteiden sertifiointijärjestelmästä aiheutuisi EU:n laitevalmistajille uudenlaista hallinnollista taakkaa. Kun laitteiden sertifiointi olisi tarpeen tehdä tulevaisuudessa vain yhdessä EU:n jäsenvaltiossa, valmistajien hallinnollinen taakka ja kustannukset kuitenkin kokonaisuutena pienentyvät, ja tätä kautta myös laitteiden markkinoilletuontiajan odotetaan lyhentyvän. Komission selvityksen mukaan tällä hetkellä käytännöt eri jäsenvaltioissa vaihtelevat: toiset jäsenvaltiot hyväksyvät tapauskohtaisesti toisen jäsenvaltion laite-sertifiointin; toiset jäsenvaltiot hyväksyvät vain oman maansa sertifiointin; toiset noudattavat yhdysvaltalaisia sertifiointimenettelyjä; ja toisilla jäsenvaltioilla ei ole minkäänlaisia sertifiointimenettelyjä.

Ehdotetulla sääntelyllä olisi myönteisiä vaikutuksia myös asiakkaille eli lentoasemanpitäjille. Asiakkaiden valinnanvara ja kilpailutusmahdollisuudet paranisivat, kun lentoasemat voisivat tulevaisuudessa hankkia minkä tahansa EU-sertifioitun laitteen.

Komission selvitysten mukaan asetusehdotuksella ei olisi mitattavia ympäristövaikutuksia, esimerkiksi tuotannon, testauksen tai kuljetusten näkökulmasta.

Valtioneuvosto yhtyy edellä esitettyihin näkemyksiin asetusehdotuksen yleisistä taloudellisista vaikutuksista EU:ssa. Valtioneuvosto katsoo, että Suomessa asetusehdotuksen taloudelliset vaikutukset turvatarkastuslaitteiden valmistajien ja lentoasemien pitäjiä osalta olisivat samoin myönteiset. Ilmailun turvatarkastuslaitteita valmistaa tällä hetkellä yksi yritys Suomessa. Suomessa on lisäksi ilmailun turvatarkastuslaitteisiin liittyvää kehitys- ja tutkimustoimintaa.

Ehdotuksella ei ole valtion taloudellisia vaikutuksia. Asetusehdotuksen mukaisen EU:n sertifiointijärjestelmän hallinnoimisesta aiheutuu Liikenteen turvallisuusvirastolle hallinnollisia kuluja. Näitä kuluja ei kuitenkaan voida vielä tässä vaiheessa arvioida.

8 Ehdotuksen kansallinen käsittely ja käsittely Euroopan unionissa

Komission asetusehdotus on esitelty EU:n jäsenvaltioille neuvoston lentoliikennetyöryhmässä 13.10.2016. Asetusehdotuksen varsinainen käsittely neuvoston lentoliikennetyöryhmässä alkaa kuitenkin aikaisintaan joulukuussa 2016.

Euroopan parlamentissa ehdotuksen vastuuvaliokunnaksi on nimetty liikenne- ja turismivaliokunta (TRAN) ja raportööriksi Luis de Grandes Pascual (EPP). Tarkempaa tietoa Euroopan parlamentin käsittelystä ei vielä tässä vaiheessa ole.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltu luonnos valtioneuvoston U-kirjelmäksi on käsitelty kirjallisessa menettelyssä EU-asioiden komitean alaisessa EU22-liikennejaostossa 15.11. - 17.11.2016.

9 Muiden jäsenvaltioiden sekä Euroopan parlamentin kannat

Komission asetusehdotus on esitelty EU:n jäsenvaltioille neuvoston lentoliikennetyöryhmässä 13.10.2016. Kokouksessa eräät jäsenvaltiot näkivät asetusehdotuksessa toissijaisuusperiaatteen liittyviä ongelmia. Muutamat jäsenvaltiot katsoivat, että liikenneneuvosto ja lentoliikennetyöryhmä eivät ole oikea paikka asetusehdotuksen käsittelylle. EU:n seuraava puheenjohtajamaa Malta ei käyttänyt keskustelussa puheenvuoroa.

Euroopan parlamentin kannoista asetusehdotukseen ei ole vielä tietoa.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää komission ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevan EU:n sertifiointijärjestelmän perustamisesta annettua asetusehdotusta perusteltuna ja kannatettavana.

Ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevat tekniset vaatimukset on asetettu EU:n asetuksessa (EY) N:o 300/2008. Asetuksessa on asetettu myös ilmailun turvatarkastuslaitteiden standardit. Komission asetusehdotus ei aiheuta muutoksia tähän sääntelyyn.

Valtioneuvoston mielestä nykyisin käytössä oleva Euroopan siviili-ilmailujärjestön (ECAC) piirissä luotu ilmailun turvatarkastuslaitteita koskeva yhteinen testausjärjestelmä on sinänsä ollut toimiva. Järjestelmän heikkoutena on se, ettei järjestely tuota ”ECAC-sertifiointia” ilmailun turvatarkastuslaitteille, vaan laitteiden hyväksyminen käyttöön tapahtuu EU:n jäsenvaltioissa. Täten yhdessä EU:n jäsenvaltioissa sallittua ilmailun turvatarkastuslaitetta ei ECAC-järjestelyllä välttämättä voida saattaa markkinoille toisessa EU:n jäsenvaltioissa. Siksi valtio-

neuvosto katsoo, että asetusehdotus luo nykyiseen järjestelyyn verrattuna sekä tarvittavan oikeudellisen pohjan että kaikille EU:n jäsenvaltioiden ilmailun turvatarkastuslaitteiden valmistajille tasapuoliset ja harmonisoidut toimintamahdollisuudet EU:n sisämarkkinoilla. Tämä on erityisen merkityksellistä pienten jäsenvaltioiden laitevalmistajille sekä uusien, innovatiivisten valmistajien markkinoillepääsulle. Laitteiden EU-sertifiointi edistää toimialan kehittymistä EU:ssa ja sen kilpailukykyä EU:n ulkopuolisilla markkinoilla. Lisäksi EU-sertifiointi parantaa lentoasemanpitäjien valinnanvaraa ja kilpailutusmahdollisuuksia laitteiden hankkinnoissa. Tässä mielessä komission esittämä sääntely on valtioneuvoston mielestä kannatettavaa.

Komissio on valinnut direktiivin sijasta lainsäädäntövälineeksi asetuksen. Komissio perustelee asetuksen valintaa sillä, että asetusehdotuksella perustettava EU:n sertifiointijärjestelmä tulee perustumaan jo voimassa oleviin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin EU:n asetuksiin. Valtioneuvosto katsoo, että EU:n siviili-ilmailun turvaamisen sääntely muodostaa yhden kokonaisuuden. Siksi on perusteltua, että järjestelmän kriittiset elementit säädellään EU:ssa samantasoisesti. Valtioneuvosto kiinnittää myös huomiota siihen, että EU:n lentoasemilla käytettävät ilmailun turvatarkastuslaitteet ovat osa EU:n ilmailun turvallisuuden varmistamista sekä toimivat rikollisuuden ja terrorismin vastaisen toiminnan välineinä. Siksi kansalaisilla on oltava varmuus siitä, että kaikilla EU:n lentoasemilla käytössä olevat turvatarkastuslaitteet täyttävät yhteisten siviili-ilmailun turvaamista koskevien sääntöjen mukaiset suorituskykyvaatimukset. Osa tätä luotettavuutta on, että laitteiden turvallisuusstandardeja sovelletaan varmuudella kaikkialla EU:ssa samalla tavalla. Lisäksi valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että ilmailun turvatarkastuslaitteiden standardit ovat turvaluokiteltuja, ja että standardien tiedonsaantioikeudesta säädetään EU:ssa samalla tavalla. Valtioneuvosto katsoo täten, että komission valitsema lainsäädäntöväline on perusteltu. Valtioneuvosto on valmis kuulemaan muiden jäsenvaltioiden kantoja valittavasta lainsäädäntövälineestä, jos asetusehdotuksen neuvostokäsittely tähän keskusteluun johtaa, mutta ei pidä direktiivitasoista sääntelyä asiassa lähtökohtaisesti perusteltuna.

Asetusehdotuksessa annetaan komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoitua säädöksiä. Kysymys on asetusehdotuksen liitteiden muuttamisesta. Asetusehdotuksessa ehdotetaan, että komissio voisi muuttaa asetusehdotuksen liitettä yksi, joka koskee ilmailun turvatarkastuslaitteiden suorituskykyvaatimuksia, jotta laitteiden mahdollisesti uudet suorituskykyvaatimukset voitaisiin ottaa huomioon. Lisäksi komissio saisi siirrettyä valtaa muuttaa asetusehdotuksen liitteitä I – VII, jotta ilmailun turvatarkastuslaitteiden suorituskykyvaatimuksia, EU-vaatimustenmukaisuustodistusta, EU-tyyppihyväksyntämerkkiä, yhteisiä testausmenetelmiä, EU-tyyppihyväksyntätodistusta, laitteiden tuotannon vaatimustenmukaisuutta koskevia menettelyjä ja tutkimuslaitosten noudattamia standardeja voitaisiin tarvittaessa muuttaa niiden mukauttamiseksi vastaamaan tieteen ja tekniikan kehitykseen. Ilmailun turvatarkastuslaitteita koskevat tekniset vaatimukset on asetettu EU:n asetuksessa (EY) N:o 300/2008. Asetuksessa on komissiolle annettu siirrettyä valtaa kehittää näitä vaatimuksia vastaamaan ilmailun muuttuvia uhkaskenaarioita ja riskiarvioita. Valtioneuvosto katsoo, että asetusehdotuksessa komissiolle ehdotettu siirretty valta antaa delegoituja säädöksiä on perusteltu. Täten voidaan varmistaa, että ilmailun turvatarkastuslaitteiden tekniset ja tuotannolliset vaatimukset vastaavat sekä tieteellistä ja teknistä kehitystä että vallitsevia ilmailun uhkakuvia.