

U 54/2013 vp

**Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (SES-
asetus)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 11 päivänä kesäkuuta 2013 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuk-

seksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (uudelleenlaadittu SES-asetus) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 29 päivänä elokuuta 2013

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

Hallitusneuvos Maija Ahokas

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

MUISTIO

EU/2013/1172

KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI YHTENÄISEN EUROOPPALAISEN ILMATILAN TOTEUTTAMISESTA (COM(2013) 410 FINAL)**1 Yleistä**

Euroopan komissio antoi 11 päivänä kesäkuuta 2013 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta.

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan ehdotuksen ohella annettiin myös ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 216/2008 (EASA-asetus) muuttamisesta lentopaikkojen, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen osalta. Edellä mainittuun kokonaisuuteen liittyen komissio antoi lisäksi tiedonannon Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen nopeuttamisesta (COM(2013)408 final). Ehdotukseen sisältyy myös komission antama vaikutusarviointi (SWD(2013) 206 final) sekä tiivistelmä (SWD(2013) 207 final).

2 Ehdotuksen tausta

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa (Single European Sky, SES) koskevan aloitteen tavoitteena on parantaa eurooppalaisen ilmatilan organisoinnin ja hallinnan yleistä tehokkuutta uudistamalla lennonvarmistuspalveluja tarjoavaa toimialaa. Lennonvarmistuspalveluilla tarkoitetaan asetusehdotuksen mukaan ilmaliikennepalveluja, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, lennonvarmistukseen tarkoitettuja sääpalveluja sekä ilmailutiedotuspalveluja.

Hankkeen tärkein tavoite on lisätä ilmaliikenteen hallintajärjestelmän kapasiteettia ja saavuttaa näin suurempia lentoreittejä, säästöjä lentoajoissa, täsmällisempiä lentoaika-
tauluja ja vähemmän ilmaliikenteen päästöjä.

SES:n saavuttaminen on yksi Euroopan komission yleisen liikennepolitiikan keskeisiä prioriteetteja.

SES:iä on kehitetty kahdella lainsäädäntöpakettilla, SES I:llä ja SES II:lla. SES I koostuu seuraavasta neljästä asetuksesta: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 549/2004, jäljempänä puiteasetus, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 550/2004, jäljempänä palveluntarjoaja-asetus, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 551/2004, jäljempänä ilmatila-asetus, ja eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 552/2004, jäljempänä yhteentoimivuusasetus. Näillä asetuksilla ilmaliikenteen hallinnasta tehtiin osa EU:n yhteistä liikennepolitiikkaa.

SES II koostuu vuonna 2009 annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyysparantamiseksi (EY) N:o 1070/2009, jolla tarkistettiin kaikkia neljää SES I -asetusta. Taustalla oli se, että Euroopan komissio arvioi, että Euroopan ilmaliikenteen hallintajärjestelmä oli lähestymässä suorituskykynsä rajoja ja että sen tehokkuudessa oli parantamisen varaa.

Nyt annettavan asetusehdotuksen tarkoituksena on nopeuttaa lennonvarmistuspalvelujen uudistuksen toteuttamista säilyttäen SES-aloitteen alkuperäiset tavoitteet ja periaatteet. Se on osa EU:n toista sisämarkkinapakettia ja sillä pyritään parantamaan EU:n

lentoliikennejärjestelmän kilpailukykyä ja kasvua sekä ilmaliikenteen hallintajärjestelmän tehokkuutta. Sen tarkoitus on tehostaa ilmaliikennepalvelujen suorituskykyä, parantaa ilmaliikenteen hallintakapasiteetin käyttöä, varmistaa lennonvarmistuspalvelujen tarjonnan avoimuus, vahvistaa kansallisten valvontaviranomaisten asemaa, lujittaa suorituskykytavoitteiden vahvistamisprosessia, strategisesti uudelleensuunnata toiminnalliset ilmatilan lohkot (valtion rajat ylittävät ilmatilan lohkot) sekä lujittaa verkon hallinnoijan eli Eurocontrolin (Euroopan lennonvarmistusjärjestö) hallintoa ja toimivaltuuksia.

Asetusehdotus keskittyy kahteen ongelma-alueeseen eli lennonvarmistuspalveluiden tehokkuuden parantamiseen ja ilmaliikenteen hallintajärjestelmän hajanaisuuden poistamiseen.

SES-asetukset koskevat siviili-ilmailua. Muun muassa samassa ilmatilassa toimimisesta ja samojen lennonvarmistuspalvelujen käyttämisestä johtuen SES:lla on kuitenkin suoria vaikutuksia myös sotilasilmailuun.

3 Ehdotusten oikeusperusta ja toissijaisuusperiaate

Asetusehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta. Ehdotukseen sovellettaisiin tavallista lainsäätämisyjärjestystä. Valtioneuvosto katsoo, että säädösehdotukset on annettu oikealla oikeusperustalla ja että ne ovat toissijaisuusperiaatteen mukaisia.

4 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Asetusehdotuksessa on yhdistetty neljä SES-asetusta yhdeksi asetukseksi. Tämä on edellyttänyt niiden muuttamista ja säädös on jäsennelty viiteen lukuun. Lisäksi on tehty teknisiä muutoksia eli osa sisällöstä, joka oli päällekkäistä nykyisen asetuksen (EY) N:o 216/2008 kanssa on poistettu SES-asetuksista ja joitain osia on toistettu asetuksessa (EY) N:o 216/2008 jatkuvuuden varmistamiseksi. Ehdotukseen on myös lisätty Lissabonin sopimuksesta johtuvat täytäntöönpanoa ja delegoituja säädöksiä koskevat säännöt.

Kansalliset viranomaiset (2 artiklan määritelmä 36 sekä 3,4 ja 5 artiklat)

Asetusehdotuksen mukaan kansallisten valvontaviranomaisten roolia vahvistetaan ja ne olisi organisaation ja rahoituksen puolesta eriytettävä täydellisesti niiden valvomista lennonjohto-organisaatioista. Kansallisten valvontaviranomaisten keskeinen tehtävä on varmistaa, että lennonvarmistuspalvelun tarjoajat noudattavat niille asetettuja määräyksiä. Ehdotuksen säännöksiin on lisätty siirtymäaika vuoteen 2020 saakka. Lisäksi asetetaan tarkempia vaatimuksia palkatun henkilöstön pätevyydelle, riippumattomuudelle sekä rahoituksen lisäämiselle.

Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä ja maksujärjestelmä (11, 12, 13 ja 14 artikla)

Asetusehdotuksen mukaan vahvistetaan suorituskyvyn kehittämisjärjestelmää teke-mällä tavoitteiden asettamisesta riippumattomampaa ja avoimempaa sekä parantamalla niiden saavuttamisen valvontaa. SES:n saavutuksia mitattaessa suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä on avainasemassa. Siinä vahvistetaan puitteet, joiden mukaan palveluntarjoajien on tarjottava palveluja matalammin kustannuksin. Ehdotuksella vahvistetaan komission roolia kunnianhimoisten tavoitteiden asettamisessa. Samalla ehdotus lisää suorituskyvyn tarkastuselimen eli Eurocontrolin riippumattomuutta keskeisenä teknisenä neuvonantajana ja se mahdollistaa seuraamukset, jos tavoitteita ei saavuteta.

Toiminnalliset ilmatilan lohkot (16 artikla)

Asetusehdotuksen mukaan toiminnallisten ilmatilan lohkojen rooli olisi enemmän suorituskyky-suuntautunut. Ehdotuksen mukaan palveluntarjoajien yhteistyö ilmatilan lohkoissa voitaisiin järjestää joustavammin niin, että ne voisivat muodostaa toiminnallisia kumppanuuksia ja toimia yhdessä nykyistä moninaisempien kumppanien kanssa suorituskyvyn parantamiseksi. Nämä järjestelyt voisivat kattaa yhteiset hankinnat, koulutuksen, tukipalvelut tai palvelujen delegoinnin.

Tukipalvelut (2 artiklan määritelmä 37 ja 10 artikla)

Asetusehdotuksen mukaan tukipalvelujen (sää-, ilmailutiedotus-, viestintä-, lennonvarmistus- ja valvontapalvelut) tarjoaminen järjestetään markkinaehtoisesti niiden tehokkuuden parantamiseksi. Tukipalvelut, jotka näin ollen sisältävät mm. lentosääpalvelut, tarjotaan tavanomaisten julkisten hankintojen koskevien sääntöjen mukaisesti. Tukipalvelut on eriytettävä niin, että ne voidaan kilpailuttaa avoimesti ja läpinäkyvästi. Lennohjon ydinpalvelut eli ilmailiikennepalvelut säilyvät luonnollisina monopoleina, joihin sovelletaan edelleen nimeämisvaatimusta. Artiklaan sisältyy suojalause, jolla varmistetaan, ettei elintärkeitä turvallisuuteen ja puolustukseen liittyviä ja taloudellisia intressejä vaaranneta. Siirtymäkausi ulottuu vuoteen 2020.

Verkon hallinta (2 artiklan määritelmät 7, 9 ja 10 ja 17 artikla)

Asetusehdotuksen mukaan verkon hallinnoijan roolia vahvistetaan. Tämä tarkoittaa sitä, että verkon hallinnoijalle voitaisiin osoittaa Euroopan laajuisia keskitetympiä tehtäviä, kuten ilmatilan suunnittelua, reittisuunnittelu mukaan luettuna. Tämä auttaisi maksimoimaan ilmailiikenneverkon tehokkuuden. Euroopan unionin ilmailiikenteen hallintaverkko on ollut käytössä vuodesta 2011 ja sen hallinnoija on keskeinen tekijä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täyttämiseen. Komissio on nimennyt Eurocontrolin verkon hallinnoijaksi vuonna 2011. Ehdotuksen tarkoituksena on muodostaa toimialakumppanuudet niin, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat ja ilmatilan käyttäjät osallistuisivat verkon hallinnoijaan eräänlaisena yhteisyrityksenä. Lisäksi verkon hallintaa koskevat artiklat on ajantasaistettu niin, että verkon hallinnoijan tarjoamat palvelut on koottu yhteen ja sanamuodot yhdenmukaistettu.

5 Ehdotuksen vaikutukset

Palveluntarjonta-asetuksen 8 artiklan ja ilmailulain (1194/2009) 116.1 §:n mukaisesti ilmailiikennepalvelun tarjoajaksi Suomen len-

totiedotusalueella on nimetty valtion omistama Finavia Oyj lukuun ottamatta Seinäjoen, Mikkelin ja Sodankylän lentopaikkojen lentotiedotusvyöhykkeitä. Nimeäminen on määräaikainen ja se on voimassa joulukuuhun 2018 asti. Sen lisäksi, että Finavia Oyj tuottaa ilmailiikennepalvelua yksinoikeudella Suomen ilmatilassa, sen tehtävänä on myös tarjota ilmailutiedotuspalvelua sekä viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluita ja näihin liittyviä tukipalveluita Suomen ilmatilassa. Seinäjoen lentoasemalla palveluja tarjoaa Rengonharjun säätiö ja Mikkelin lentoasemalla Mikkelin kaupunki. Sodankylässä ei tällä hetkellä anneta ilmailiikennepalvelua. Asetusehdotus ei edellytä muutosta ilmailiikennepalvelun tarjoajan nimeämiseen, koska ne säilyvät luonnollisina monopoleina.

Palveluntarjonta-asetuksen 9 artiklan ja ilmailulain 116.2 §:n mukaisesti Ilmatieteen laitos on nimetty siviili-ilmailun lentosääpalvelun (lentosääennuste-, lentosäähavainto- ja lentosäävaroituspalvelut) tarjoajaksi yksinoikeudella Suomen lentotiedotusalueella. Ilmailulain 116.2 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriön on ennen sääpalvelun tarjoajan nimeämistä kuultava puolustusministeriötä ja ilmailiikennepalvelujen tarjoajaa sekä otettava huomioon turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Nimeäminen on määräaikainen ja se on voimassa tammikuuhun 2020 asti. Finavia Oyj vastaa siviili-ilmailun sääpalvelun tuotteiden viestityksestä käyttäjille. Asetusehdotuksessa on poistettu oikeus sääpalvelun tarjoajan nimeämiseen yksinoikeudella eli ilmailulain 116.2 §:ää olisi tältä osin muutettava. Näin ollen siirtymäkauden päättyessä vuonna 2020 sääpalveluja saisi Suomen lentotiedotusalueella tarjota mikä tahansa sääpalvelun tarjoamisen oikeuttavan SES-lainsäädännön mukaisen toimiluvan haltija. Asetusehdotuksen 10 artiklan suojalauseke antaa jäsenvaltioille kuitenkin oikeuden esittää valittavalle palveluntarjoajalle ehtoja, joilla varmistetaan, että palveluntarjoaja täyttää turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvät kansalliset vaatimukset.

Siviili- ja sotilasilmailu toimivat Suomessa niin sanotun integroidun lennonvarmistusjär-

jestelmän puitteissa, mikä tarkoittaa, että ne käyttävät yhteisiä lennonjohtorakenteita, yhteistoimintalentoasemia, tietojärjestelmiä ja henkilöstöä. Sotilasilmailu käyttää myös kaikkea siviili-ilmailun sääpalvelua. Lisäksi sotilasilmailulle tuotetaan erityisesti sotilasilmailun tarpeisiin suunniteltuja palveluita. Maanpuolustuksellisten syiden vuoksi puolustusvoimat on sitoutunut tilaamaan kaiken sotilasilmailun tarvitseman sääpalvelun Ilmatieteen laitokselta. Ilmatieteen laitoksesta annetun lain (585/1967) 1 §:n mukaan Ilmatieteen laitoksen tehtävänä on tuottaa toimialansa palvelut, erityisesti lentosääpalvelut, maanpuolustuksen turvaamiseksi ja puolustusvoimien muun toiminnan varmistamiseksi. Integroidun siviili- ja sotilasilmailun sääpalvelun tuotannon takia Ilmatieteen laitoksella katsotaan olevan myös kriisitilanteissa kyky ja riittävät resurssit tuottaa puolustusvoimien tarvitsemat sääpalvelut.

Asetusehdotuksen mukaan siviili-ilmailun sääpalveluiden kuuluessa tukipalveluihin, pitäisi ne myös kilpailuttaa. Mikäli kilpailutuksen myötä sääpalvelun tarjoajaksi valittaisiin yksityinen ja/tai ulkomainen palveluntarjoaja, puolustusvoimien ei ole maanpuolustuksellisten syiden vuoksi mahdollista tukeutua tähän palveluntarjoajaan. Sotilasilmailun palvelutarpeen ja siihen liittyvien valmiuskysymysten toteuttaminen erillISRatkaisuna edellyttäisi erillisen sotilassääpalvelujärjestelmän luomista. Järjestelmä tuottaisi suurelLe osalla lentopaikoista siviili-ilmailun ennuSteille rinnakkaisia tuotteita. Erillinen sotilasilmailun sääpalvelujärjestelmä lisäisi myös olennaisesti (noin 2 miljoonaa euroa vuodessa) puolustusvoimien sääpalvelun kustannuksia.

Finavia Oyj:n tehtävänä on ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (877/2009) mukaan ilmailun edistämiseksi ylläpitää ja kehittää Suomen lennonvarmistusjärjestelmää siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lentotoimintaan käytetään yleensä samaa ilmatilaa. Asetusehdotukseen sisältyy suojalauseke, jolla varmistetaan, ettei elintärkeitä turvallisuuteen ja puolustukseen liittyviä ja taloudellisia intressejä vaaranneta. Suojalausekkeen arvioidaan mahdollistavan nykyisen kansallisen integroidun lennonvar-

mistusjärjestelmän säilymisen myös asetusehdotuksen voimaantulon myötä.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulaissa. Ilmailulain 118 §:n mukaan puolustusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat, miten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa otetaan huomioon siviili- ja sotilasilmailun tarpeet.

Asetusehdotuksessa säädettäisiin aikaisempaa yksityiskohtaisemmin kansallisen valvontaviranomaisen toiminnan järjestämisestä. Viranomaisen on käytettävä toimivaltuuksiaan puolueettomasti, riippumattomasti ja avoimesti. Riippumattomuutta korostetaan myös henkilöstön palvelukseen ottamisessa. Asetusehdotus saattaisi edellyttää muutoksia nykyjärjestelyihin Suomessa siltä osin, että ehdotuksen mukaan viranomaisen strategiasta päätöksenteosta vastaavat henkilöt nimittäisi hallitus tai ministerineuvosto tai muu julkinen viranomainen, joka ei käytä suoraan määräysvaltaa lennonvarmistuspalveluiden tarjoajiin tai saa niistä hyötyä. Nykyisellään liikenne- ja viestintäministeriö vastaa Finavia Oyj:n omistajaohjauksesta sekä Ilmatieteen laitoksen ja Liikenteen turvallisuusviraston tulosohjauksesta.

Edelleen asetusehdotus edellyttäisi, että kansallisilla valvontaviranomaisilla olisi oltava täydet valtuudet henkilöstönsä palvelukseen ottamisessa ja hallinnoinnissa omien määrärahojensa pohjalta, joita ne saavat muun muassa reittimaksuista. Komissio vahvistaisi palvelukseenotto- ja valintamenettelyä koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Nykyisellään viranomaisen henkilöstömäärää ohjaa Suomessa valtionhallinnon yleinen henkilöstökehys, eikä näitä lennonvarmistustoiminnan viranomaiskustannuksia ole sellaisinaan vieritetty reittimaksuihin. Ehdotetussa muodossaan asetusehdotus edellyttäisi siis myös joitain muutoksia Liikenteen turvallisuusviraston henkilöstö- ja budjettijärjestelyihin.

Asetusehdotuksessa säädettäisiin kansallisten valvontaviranomaisten välisestä yhteistyöstä. Vahvaa yhteistyötä harjoitetaan jo nyt. Asetusehdotus ei tältä osin tuo merkittävää muutosta, vaikkakin se luo puitteet konkreettisemmille yhteistyömuodoille ja – työkaluille (tietojen vaihto, henkilöstön vaihto, asiantuntijapooli, sähköiset välineet).

Lennonvarmistuspalveluntarjoajalle asetusehdotus edellyttäisi ilmailukäyttäjien ja lennonvarmistuksen tukipalvelujen eriyttämistä. Tukipalvelut tulisi tuottaa erillisten yhtiöiden toimesta ja kilpailuttaa julkisista hankinnoista annettujen määräysten mukaisesti. Tämä edellyttäisi Finavia Oyj:n nykyisten tukipalvelujen siirtämistä perustettaviin yhtiöihin. Tällä olisi todennäköisesti myös kustannuksia lisäävä vaikutus lisääntyvien hallintokulujen ja yrityksiltä edellytettävien voitontuloutusvaatimusten vuoksi, joka huonontaisi Finavia Oyj:n tukipalveluiden kilpailuasetaamaa. Tukipalvelujen hankinta ulkopuolisilta yrityksiltä sen osoittautuessa edulliseksi voi tapahtua ilman asetusehdotuksessa esitetyn mukaista järjestelyäkin. Liikenteen turvallisuusvirastolle esitetty tukipalvelujen eriyttäminen Finaviasta johtaisi viranomaisvalvonnan kannalta hieman entistä monimutkaisempaan toimintaympäristöön valvottavien organisaatioiden määrän lisääntyessä. Uusien eriytettyjen tukipalveluita tuottavien organisaatioiden toimilupien myöntämisen ja valvonnan arvioidaan lisäävän viranomaisen työ määrää jossain määrin.

Asetusehdotuksella selkeytettäisiin verkon hallinnoijan toimintaa, jonka voidaan katsoa olevan perusteltua. Verkon hallinnoijan toimesta järjestettäväksi esitettyjen keskitettyjen palveluiden kustannustehokkuus tulisi voida osoittaa ja palveluntarjoajalle olisi annettava mahdollisuus valita, hyödyntääkö se keskitettyä palvelua toiminnassaan vai pitääkö se jotain muuta tapaa toimintansa kannalta parempana.

Asetusehdotus sisältää maininnan siitä, että EU komissio nimeää verkon hallinnoijan itsenäisenä palveluntarjoajana 1.1.2020 mennessä, joka on mahdollisuuksien mukaan perustettu toimialakumppanuutena. 'Toimialakumppanuus'- käsitettä ei ole tarkemmin määritelty, mutta tällä saattaa olla vaikutuksia Finavia Oyj:n toimintaan joko toimintaan osallistujana tai toimintaa rahoittavana osapuolena.

SES-asetukset koskevat siviili-ilmailua. Muun muassa ilmatilan luonteesta johtuen lakikokonaisuudella on kuitenkin suoria vaikutuksia sotilasilmailuun. Tästä johtuen SES II + - hankkeen osalta on pyrittävä kehittämään siviili- ja sotilasilmailun välistä yhteis-

työtä kansallisella ja ylikansallisella tasolla siten, että eri ilmatilankäyttäjien tarpeisiin pystytään vastaamaan mahdollisimman hyvin.

Asetusehdotuksen tavoitteena on saavuttaa kustannushyötyjä lentoliikenteen harjoittajille, ilmailijoille ja matkustajille. Lentoyhtiöiden arvioidaan hyötyvän ehdotetuista uudistuksista lentoreittien lyhentymisen ja palveluntarjoajien kustannustehokkuuden paraneamisen kautta. Tehokkaamman ilmatilarakenteen ja entistä suorempien lentoreittien ansiosta asetusehdotuksella arvioidaan olevan positiivisia ympäristövaikutuksia.

Yksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan keskeisistä elementeistä on toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustaminen. Euroopan unionissa on tällä hetkellä yhteensä yhdeksän eri toiminnallista ilmatilan lohkoa. Suomi on mukana pohjoiseurooppalaisessa toiminnallisessa ilmatilan lohossa (North European Functional Airspace Block) yhdessä Viron, Latvian ja Norjan kanssa. Lohko on perustettu valtioiden välisellä sopimuksella joulukuussa 2012. Lohkon operatiivinen toiminta on vasta käynnistynyt ja SES II-asetuksen tavoitteiden toteutumista sekä asetusehdotuksen vaikutuksia lohkon toimintaan on vielä aikaista arvioida.

6 Kansallinen käsittely ja käsittely Euroopan Unionissa

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Säädösethdotukset ja sitä koskeva U-kirjelmä on ollut EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa 8.8.2013. Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry antoi ehdotuksesta lausunnon, jossa muun muassa kyseenalaistetaan SES-hankkeen tuomat hyödyt.

Ehdotuksen käsittely alkanee neuvoston ilmailutyöryhmässä syyskuussa 2013, ja sen käsittelyä jatketaan työryhmässä ainakin syksyn 2013 ajan. Euroopan parlamentin käsittelyaikataulusta ei ole vielä tietoa.

7 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Asetusehdotukseen sisältyvistä palveluntarjonnan perusteista, kansallisen valvontavi-

ranomaisen tehtävistä, ilmatilan käytön organisoinnin ja hallinnan perusteista on säädetty lain tasolla. Tähän liittyen on tarpeen tehdä muutoksia ilmailulakiin (1194/2009). Ilmailulain 111 §:ssä viitataan voimassa oleviin puiteasetukseen, palveluntarjonta-asetukseen, ilmatila-asetukseen ja yhteentöimivuusasetukseen sekä näiden nojalla annettuihin komission täytäntöönpanoasetuksiin. Ilmailulain 116 §:ssä säädetään ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoajan nimeämisestä.

8 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ilmailua. Asetusehdotus kuuluu siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

9 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteita ja niiden täytäntöönpanoa sekä siihen liittyvä ilmaliikenteen hallintajärjestelmän uudistamista yleisesti kannatettavana.

Valtioneuvosto pitää myönteisenä sitä, että säädöskokonaisuus sisällytetään yhteen asetukseen entisten neljän asetuksen sijasta.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä sitä, että yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan myötä on

saavutettavissa lentoliikenteen turvallisuutta, ympäristövaikutuksia sekä lentoliikenteen yhteensovittamista koskevia etuja. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden täytäntöönpano on kesken, joten on tärkeää pyrkiä ottamaan huomioon jo toteutuneet toimet.

Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena säilyttää Suomen integroitu lennonvarmistusjärjestelmä myös jatkossa ja korostaa tiiviin yhteistyön merkitystä siviili- ja sotilas-ilmailun toimijoiden välillä. Turvallisuuteen ja maanpuolustukseen liittyvät kansalliset näkökohdat, mukaan lukien sotilaallisen maanpuolustuksen lakisääteisistä tehtävistä seuraavat erityistarpeet normaali- ja poikkeusoloissa sekä häiriötilanteissa on jatkossakin otettava painotetusti huomioon. Tällöin vältetään lisäkustannusten ja rinnakkaisten järjestelmien luominen. Valtioneuvosto pitää välttämättömänä, että tukipalvelujen, erityisesti sääpalveluiden tarjoajaksi valittavan, on täytettävä turvallisuuteen ja maanpuolustukseen liittyvät kansalliset vaatimukset.

Ehdotukseen sisältyy useita säännöksiä, joissa esitetään, että komissiolle annettaisiin toimivalta antaa delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä. Säännösten tarkemmassa muotoilussa tulee kuitenkin varmistaa, että toimivallan siirtoa koskevat säännökset ovat selkeitä ja komissiolle siirrettävä toimivalta on asianmukaisesti rajattu.