

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen och av 127 och 128 § i lagen om transportservice**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås ändring av luftfartslagen och lagen om transportservice. Syftet med propositionen är att införa nationell lagstiftning som kompletterar Europeiska unionens så kallade U-space-genomförandeförordning om luftrum för obemannade luftfartyg. I förordningen fastställs regler och metoder för säker användning av obemannade luftfartygssystem i U-space-luftrum, säker integration av obemannade luftfartygssystem i luftfartssystemet och tillhandahållande av U-space-tjänster.

Enligt proposition kan Transport- och kommunikationsverket genom beslut inrätta ett U-space-luftrum som avses i U-space-genomförandeförordningen och där verksamhet kan bedrivas med obemannade luftfartygssystem endast med stöd av U-space-tjänster som avses i U-space-genomförandeförordningen.

Statsrådet kan utnämna en tjänsteleverantör för en gemensam informationstjänst för U-space och bevilja den exklusiv rätt. Alternativt kan uppgiften skötas av den behöriga myndigheten Transport- och kommunikationsverket eller en privat eller offentlig tjänsteleverantör till vilken myndigheten överfört uppgiften.

Dessutom föreslås bestämmelser om tillgång till information relaterad till U-space.

I propositionen föreslås också ändringar av tillståndsförfarandet i fråga om flyghinder. Enligt förslaget beviljas flyghindertillstånd av Transport- och kommunikationsverket på ansökan, och till ansökan ska inte längre fogas ett utlåtande av leverantören av flygtrafikledningstjänster. Det föreslås att det till lagen också fogas en bestämmelse om administration av ett register över flyghinder och om möjligheten att lägga ut uppgiften på entreprenad.

Dessutom föreslås vissa andra tillägg till luftfartslagen och vissa tillägg av teknisk karaktär till lagen om transportservice.

Lagarna avses träda i kraft 26.1.2023. Det föreslås att regleringen av flyghinderprocessen ska träda i kraft den 1 oktober 2023.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning .....	3
1.1 Bakgrund .....	3
1.2 Beredning .....	4
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll .....	5
3 Nuläge och bedömning av nuläget .....	5
3.1 U-space .....	5
3.2 Flyghinder .....	6
4 Förslagen och deras konsekvenser .....	7
4.1 Centrala förslag .....	7
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	8
5 Alternativa handlingsvägar .....	10
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....	10
6 Remissvar .....	11
6.1 Inledning .....	11
6.2 Remissvar som gäller U-space .....	11
6.3 Remissvar som gäller regleringen av flyghinder .....	16
6.4 Andra remissvar .....	18
7 Specialmotivering .....	20
7.1 Luftfartslagen .....	20
7.2 Lagen om transportservice .....	29
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....	29
9 Ikraftträdande .....	30
10 Genomförande och uppföljning .....	30
11 Förhållande till andra propositioner .....	30
11.1 Samband med andra propositioner .....	30
11.2 Förhållande till budgetpropositionen .....	30
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	30
12.1 Inledning .....	30
LAGFÖRSLAG .....	35
lag om ändring av luftfartslagen .....	35
lag om ändring av 127 och 128 § i lagen om transportservice .....	40
PARALLELTEXT .....	42
lag om ändring av luftfartslagen .....	42
lag om ändring av 127 och 128 § i lagen om transportservice .....	51

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

##### *U-space*

Kommissionen antog den 22 april 2021 en genomförandeförordning (EU) 2021/664 om ett regelverk för U-space (nedan *U-space-genomförandeförordningen*). Med U-space-luftrum avses luftrum där verksamhet kan bedrivas med obemannade luftfartygssystem endast med stöd av U-space-tjänster som avses i U-space-genomförandeförordningen. Samma dag antogs kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/666 om ändring av förordning (EU) nr 923/2012 vad gäller krav för bemannad luftfart i U-space-luftrum och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/665 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2017/373 vad gäller krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och andra nätverksfunktioner för flygledningstjänst i det U-space-luftrum som anges i kontrollerat luftrum.

Enligt förordningarna bedriver en eller flera leverantörer av U-space-tjänster verksamhet i U-space-luftrum i syfte att tillhandahålla tjänster för obemannad luftfart, såsom flygtillstånd och positionsuppgifter om annan trafik. I U-space tillhandahålls dessutom en allmän informationstjänst som består av spridning av statiska och dynamiska data för att möjliggöra tillhandahållande av U-space-tjänster för trafikledning av obemannade luftfartyg.

Enligt U-space-genomförandeförordningen får medlemsstaterna besluta om vissa ärenden, såsom förfarandet för inrättande av U-space-luftrum och utseendet av leverantören för den gemensamma informationstjänsten för U-space. Det föreslås att nationella bestämmelser om detta ska fogas till luftfartslagen (864/2014).

##### *Flyghinder*

Med flyghinder avses en konstruktion eller anordning som kan störa flygtrafiken eller anläggningar som tjänar luftfarten eller i övrigt äventyra flygsäkerheten. Enligt 158 § i luftfartslagen ska flyghindertillstånd sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Vid prövningen av beviljande av flyghindertillstånd bedöms bland annat konsekvenserna för flygplatsernas hinderbegränsande ytor och flygprocedurerna. Ansökan om flyghindertillstånd ska åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst. I praktiken har denna leverantör varit Fintraffic ANS, som också varit den enda aktören som planerat flygprocedurer i Finland.

I och med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om flygledningstjänster, som blev tillämplig i januari 2022, och den relaterade ändringen av 110 § i luftfartslagen (lag 1327/2021) har antalet aktörer som tillhandahåller planeringstjänster för flygprocedurer ökat, vilket innebär att behovet av interoperativa och samordnade procedurer planerade av olika aktörer accentueras. Till följd av dessa förändringar kan flyghinder medföra konsekvenser för flygprocedurer som den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänsten saknar kännedom om.

De förändringar i processen för flyghindertillstånd som EU-regleringen och ändringen av 110 § i luftfartslagen föranledde bedömdes redan vid beredningen av RP 197/2021 rd. Då konstaterades att det fanns skäl att granska bestämmelserna om processen för att lämna yttrande om flyghinder som en större helhet i ett separat projekt.

## 1.2 Beredning

### *Beredningen av EU-rättsakten*

Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA) gav i mars 2020 ett utlåtande till Europeiska kommissionen om U-space-reglering (EASA Opinion No 01/2020). EASA gav som bilaga till utlåtandet ett utkast till genomförandeförordning som grund för kommissionens beredning av genomförandeförordningen.

Kommissionen lade den 16 juni 2020 fram ett förslag till en genomförandeförordning om U-space-reglering för obemannad luftfart till EASA-kommitténs medlemmar. Kommissionens förslag skilde sig avsevärt från EASA:s förslag. Förslaget till genomförandeförordning behandlades vid EASA-kommitténs möten sommaren och hösten 2020. De nya och ändrade förordningarna relaterade till U-space-regleringen godkändes av EASA-kommittén efter omröstning i februari 2021.

Ett utkast till U-skrivelse som uppgjorts för förslaget till genomförandeförordning behandlades skriftligt i trafikutskottet 6.7.2020–7.7.2020. Statsrådets skrivelse gavs till riksdagen genom beslut av statsrådets allmänna sammanträde den 23 juli 2020 (U 38/2020 rd). Utkastet till kompletterande U-skrivelse behandlades skriftligt av trafiksektionen 11.12–15.12.2020. Kommunikationsutskottets utlåtande (KoUU 5/2020 rd) till stora utskottet blev klart den 24 september 2020. Riksdagens ståndpunkt, som var förenligt med utskottets utlåtandet, godkändes av stora utskottet den 25 september 2020.

Finland understödde målen om förbättring av säkerhetssituationen för obemannad luftfart genom en harmonisering av säkerhetsregleringen. Finland såg det som viktigt med en trygg samordning av obemannad och bemannad luftfart som en regleringsmodell som stöder införande av ny teknik. Finland ansåg det viktigt att regleringen av obemannad luftfart utvecklas på ett sätt som svarar på genuina behov inom en sektor i utveckling. Finland ansåg att U-space-luftrum ska grundas på ett sätt som är så tydligt som möjligt för myndigheter och alla användare av luftrum. Finland betonade att kostnaderna för obemannad luftfart inte får bekostas av den bemannade luftfarten, utan principen ”användaren betalar” ska gälla även i U-space-luftrum.

### *Beredningen av propositionen*

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket.

Intresserade kan följa med projektets framskridande på statsrådets projektwebbplats på <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM003:00/2022>. På webbplatsen finns information om projektets framskridande och annat relaterat material.

Den 8 mars 2022 ordnades ett diskussionsmöte för intressenter i syfte att diskutera önskemål och synpunkter relaterade till U-space-regleringen. Under beredningen har behoven av ändringar av lagstiftningen även diskuterats bilateralt tillsammans med Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab och Aii Airspace Design Oy.

Utlåtanden om propositionen begärdes 22.6.2022–2.9.2022.

## 2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

Antalet obemannade luftfartygssystem har ökat och fortsätter att öka, och verksamhet där obemannade luftfartygssystem används utom direkt synhåll blir allt mer mångsidig. Detta medför säkerhets-, integritets- och miljörelaterade risker.

Målsättningen för U-space-genomförandeförordningen är en säker ledning av samtidigt UAS-operationer (*Unmanned Aircraft System*, obemannat luftfartygssystem) och säker drift av bemannad och obemannad luftfart samtidigt.

Genom U-space-genomförandeförordningen fastställs regler och metoder för säker användning av obemannade luftfartygssystem i U-space-luftrum, säker integration av obemannade luftfartygssystem i luftfartssystemet och tillhandahållande av U-space-tjänster.

U-space-genomförandeförordningen gäller användare av obemannade luftfartygssystem (nedan också *UAS-operatörer*), leverantörer av U-space-tjänster (nedan också *USSP*, *U-space Service Provider*) och leverantörer av gemensamma informationstjänster (nedan också *CISP*, *Common Information Service Provider*). Tillämpningsområdet omfattar inte statlig och militär luftfart, flygverksamhet med miniatyrflyg i fritidsklubbar under vissa förutsättningar, obemannade luftfartyg som väger under 250 gram samt obemannade luftfartyg enligt instrumentflygregler.

Enligt förordningen kan medlemsstater inom sitt territorium inrätta U-space-luftrum, där verksamhet med obemannade luftfartygssystem endast får bedrivas med stöd av U-space-tjänster. Inrättandet av luftrum ska basera sig på en riskbedömning av luftrummet. Antalet luftrum eller deras storlek har inte begränsats, och de kan inrättas i övervakat eller oövervakat luftrum. Förordningen ålägger inte medlemsstaterna att inrätta U-space-luftrum, men kraven enligt förordningen ska iaktas från och med januari 2023, om U-space-luftrum inrättas.

I U-space-luftrum tillhandahålls tjänster för säker och smidig drift för användare av obemannade luftfartygssystem. Tjänsterna tillhandahålls av en leverantör av U-space-tjänster. De obligatoriska tjänsterna utgörs av nätverksidentifieringstjänster (identifierings- och positionsuppgifter om obemannade luftfartygssystem), geomedvetenhetstjänster (operativa villkor i luftrummet och luftrumsbegränsningar), UAS-flygtillståndstjänster (villkor och förutsättningar för varje enskild flygning) och trafikinformationstjänster (information om annan flygtrafik).

I U-space-luftrum ska viss nödvändig information med tanke på verksamheten och tjänsterna i U-space tillhandahållas för andra tjänsteleverantörer. Enligt förordningen kan en medlemsstat utse en exklusiv CIS-tjänsteleverantör. Alternativt kan informationsutbudet bildas av information som befintliga tjänsteleverantörer (leverantörer av U-space-tjänster, flygtrafikledningstjänsten) innehar. Exempel på CIS-tjänster utgörs av information om luftrumets våg- och lodräta gränser, lista över tjänsteleverantörer (identifierings- och kontaktuppgifter), U-space-tjänster som tillhandahålls, luftrumsbegränsningar, prestandakrav och eventuella intilliggande U-space-luftrum.

## 3 Nuläge och bedömning av nuläget

### 3.1 U-space

I dag är luftrum för obemannad luftfart relativt oreglerade enligt den nationella lagstiftningen. Bestämmelser om användning av obemannade luftfartyg finns i luftfartslagen och i synnerhet på EU-nivå, framför allt i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler

och förfaranden som gäller användning av obemannade luftfarkoster (nedan *genomförandeförordningen om obemannad luftfart*).

I genomförandeförordningen om obemannad luftfart och luftfartslagen föreskrivs om UAS-zoner, som är en del av luftrummet som inrättats av den behöriga myndigheten för att underlätta, begränsa eller utesluta drift av obemannade luftfartyg i syfte att ta itu med de risker för säkerhet, personlig integritet, skydd av personuppgifter, luftfartsskydd eller miljö som följer av drift av obemannade luftfartyg. Omfattande lagstiftning om samordning av bemannad och obemannad luftfart finns dock inte.

De U-space-luftrum som ingår i detta förslag är ett slags begränsande UAS-zoner, eftersom verksamhet är tillåten endast med stöd av U-space-tjänster.

På grund av att verksamhet som involverar obemannade luftfartygssystem ökar är det motiverat att införa heltäckande reglering även av luftrum. I Europeiska unionen är målet att gradvis integrera obemannad luftfart i bemannad luftfart. U-space-genomförandeförordningen kan betraktas som det första steget i utvecklingen, och när tekniken utvecklas kommer också lagstiftningen att preciseras och kraven på samordning att öka.

Eftersom U-space-genomförandeförordningen ger medlemsstaterna beslutanderätt i vissa frågor – såsom inrättande av U-space-luftrum, utseende av CIS-tjänsteleverantörer och åtkomst till information – är det motiverat att stifta nationellt om dem.

Då det är fråga om en genomförandeförordning i övrigt är den direkt tillämplig och lämnar medlemsstaterna ingen prövningsrätt. Till den del som regleringen tillåter nationell prövning av en behörig myndighet enligt genomförandeförordningen fattas beslut om detta av Transport- och kommunikationsverket.

### **3.2 Flyghinder**

För närvarande finns bestämmelser om flyghinder i 158 § i luftfartslagen. För flyghinder som uppfyller vissa kriterier krävs flyghindertillstånd av Transport- och kommunikationsverket. Ansökan ska åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst.

Enligt den gällande regleringen kan Transport- och kommunikationsverket befria ett flyghinder från tillståndsplikt på vissa villkor. Luftfartsmyndigheten hade en föreskrift som gällde från år 2016 till april 2022 där dessa villkor definierades.

Den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänsten, i praktiken Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab, begär i vissa situationer ett utlåtande av en flygplatsoperatör för vilken ett planerat flyghinder kan medföra konsekvenser för sitt eget utlåtande.

Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab tar ut en avgift för utlåtande om flyghinder på 240–750 euro beroende på flyghindrets höjd. Lagstiftning om avgifter som för leverantören av flygtrafikledningstjänsten tar ut för utlåtanden saknas.

Om ett planerat flyghinder om vilket utlåtande begärs uppfyller kriterierna för befrielse från tillståndsplikt, konstaterar Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab i sitt utlåtande att tillstånd inte behöver sökas.

När Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab får en begäran om utlåtande om flyghinder förs informationen om det planerade hindret in i Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab:s register över flyghinder. Det finns

inga bestämmelser om ett register över flyghinder i lagstiftningen. Uppgifter ur registret över flyghinder kan erhållas som avgiftsbelagt geodatamaterial. Efter utlåtandet och eventuellt beviljande av flyghindertillstånd införs det planerade hindret i registret som färdigställt utifrån sökandens meddelande och blir ett fysiskt objekt i registret. Information om flyghinder som uppfyller vissa kriterier finns också i luftfartshandboken, som innehåller grundläggande information om luftfart. Om alla flyghinder som förs in i registret vid tidpunkten för begäran om utlåtande erhålls dock inte information om färdigställande, och därför är uppgifterna om fysiska objekt i registret inte heltäckande. Utifrån systemet, som använts i cirka 20 år, går det inte heller att ta fram information som uppfyller kraven enligt internationella civila luftfartsorganisationen ICAO.

Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab ger årligen cirka 1 000 utlåtanden om flyghinder, och Transport- och kommunikationsverket handlägger årligen 200-400 ansökningar om flyghindertillstånd. Eftersom bestämmelsen om befrielse från flyghindertillstånd har upphävts, väntas antalet ansökningar om flyghindertillstånd öka.

Transport- och kommunikationsverket offentliggör inte separat samlad information om flyghindertillstånd som luftfartsmyndigheten beviljat under årens lopp.

Vid bedömningen av planerade flyghinder prövas också konsekvenserna för flygprocedurer, om vilka föreskrivs i 110 § i luftfartslagen. Paragrafen ändrades nyligen, och den gällande formuleringen trädde i kraft i januari 2022 (lag 1327/2021). Lagändringen baserar sig på kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om flygledningstjänster. I genomförandeförordningen fastställs kriterierna för tillstånd för utformning av flygprocedurer, och alla innehavare av ett sådant tillstånd kan tillhandahålla tjänster för utformning av flygprocedurer inom EU. Utöver tillstånd för flygtrafikledningstjänster har Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab tillstånd för utformning av flygprocedurer. Tidigare var Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab den enda aktören i Finland som tillhandahöll flygprocedurtjänster. I en miljö med flera aktörer framhävs behovet av interoperativa och samordnade flygprocedurer.

Till följd av dessa ändringar av lagstiftningen kan planerade flyghinder medföra konsekvenser för flygprocedurer som den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänsten saknar kännedom om. I sådana situationer har Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab konstaterat att utlåtande om flyghinder inte kan ges. Den gällande lagstiftningen förutsätter dock att sökande av flyghindertillstånd ska foga ett utlåtande av leverantören av flygtrafikledningstjänsten till ansökan.

Till följd av den förändrade lagstiftningen och den operativa miljön är den tidigare processen för flyghindertillstånd inte längre ändamålsenlig.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 Centrala förslag**

Det föreslås att det till luftfartslagen fogas en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket kan besluta om att inrätta ett U-space-luftrum för högst tre år. I artikel 2.1.1 i U-space-genomförandeförordningen föreskrivs det inte om hur en medlemsstat ska inrätta U-space-luftrum.

Det föreslås att som nationellt regleringsinstrument välja en föreskrift av Transport- och kommunikationsverket, eftersom det är ett relativt flexibelt instrument som dock möjliggör inrättande av luftrum för flera år. Det föreslagna förfarandet motsvarar förfarandet för inrättande av UAS-zoner enligt 11 a § i luftfartslagen. Enligt aktuella bedömningar är det sannolikt att U-

space-luftrum kommer att inrättas för relativt lång tid. I samband med beredningen av 11 a § i luftfartslagen framgick det dock att den maximala giltighetstiden för luftrum som inrättas genom föreskrifter bör vara tre år.

Enligt artikel 18 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart svarar Transport- och kommunikationsverket som nationell behörig myndighet för offentliggörande av information om de UAS-zoner och U-space-luftrum som inrättas i Finland i ett gemensamt och unikt digitalt format. Det föreslås att det i lagen föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket kan åta sig denna uppgift eller köpa tjänsterna av privata eller offentliga tjänsteleverantörer.

Det föreslås att statsrådet kan utse en leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space som tillhandahåller gemensamma informationstjänster med exklusiv rätt för ett eller flera U-space-luftrum. Alternativt kan informationsutbudet bildas av information som befintliga tjänsteleverantörer (leverantörer av U-space-tjänster, flygtrafikledningstjänsten) innehar, medan Transport- och kommunikationsverket eller en privat eller offentlig tjänsteleverantör som myndigheten befullmäktigat svarar för tillhandahållandet av informationen.

I artikel 5.6 i U-space-genomförandeförordningen föreskrivs inte om förfarande genom vilket medlemsstaterna kan utse en leverantör av gemensamma informationstjänster med exklusiv rätt. Nationellt föreslås att statsrådet kan utse en CIS-tjänsteleverantör. Det är dock inte obligatoriskt att utse en tjänsteleverantör, utan den föreslagna formuleringen gör det möjligt att inte utse en exklusiv CIS-tjänsteleverantör och i stället välja ett decentraliserat förfarande. Detta möjliggör olika operativa modeller när U-space-verksamheten börjar utan behov av lagändringar, om den exklusiva modellen senare anses vara adekvat. Lösningen motsvarar bestämmelsen om utseende av en leverantör av flygvädertjänst i 108 § 2 mom. i luftfartslagen.

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket kan utfärda föreskrifter om vilka uppgifter som leverantörer av U-space-tjänster, exklusiva leverantörer av gemensamma informationstjänster och leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska göra tillgängliga för användare av U-space.

När det gäller flyghinder föreslås att flyghindertillstånd beviljas av Transport- och kommunikationsverket på ansökan och att det till ansökan inte längre ska fogas ett utlåtande av leverantören av flygtrafikledningstjänster. Till lagen fogas en bestämmelse om förande av register över flyghinder om att ansvaret för förandet av registret kan överföras till Fintraffic Flygtrafikföretag Ab.

## **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

### *Ekonomiska konsekvenser*

En gemensam konsekvens av U-space-genomförandeförordningen och den kompletterande nationella regleringen kan förväntas vara att ekonomisk verksamhet som involverar obemannad luftfart kommer att öka. Målet för U-space-luftrum är en smidig och säker obemannad luftfart som möjliggör företagsverksamhet av olika slag.

Å andra sidan medför införandet av U-space-luftrum kostnader för aktörer inom obemannad luftfart. På områden där U-space-luftrum inrättats får obemannad luftfart endast bedrivas med stöd av U-space-tjänster. Kostnaderna för tillhandahållandet av dessa tjänster kommer antagligen att tas ut av användarna. Kostnader kan också uppstå för bemannad luftfart, eftersom bemannad luftfart i U-space-luftrum som inrättats i öövertakat luftrum ska synliggöras för USSP.



I allmänhet är U-space-luftrum dock belägna på mycket låg höjd där bemannad luftfart är mer sällsynt.

Administrationen av de IT-system som myndighetsuppgifterna relaterade till U-space-luftrum förutsätter kostar uppskattningsvis 200 000–500 000 euro beroende på hur den ordnas.

En ändring av processen för flyghindertillstånd förtydligar sökandet av flyghindertillstånd för dem som planerar flyghinder, eftersom de framöver endast behöver sköta ärendet med myndigheter utan att betala separat för utlåtanden av leverantören av flygtrafikledningstjänster. Förändringen i den operativa miljön och ökningen i antalet aktörer ökar dock myndighetens arbetsmängd när det gäller prövning av flyghindertillstånd, vilket kan leda till att den kostnadsbaserade avgiften för flyghinderhindertillstånd måste höjas. Därför sjunker den totala kostnaden för flyghindertillstånd inte nödvändigtvis trots att avgiften för utlåtande om flyghinder faller bort.

Ändringen av processen för flyghindertillstånd medför konsekvenser för kostnaderna för Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab, som tillhandahåller flygtrafikledningstjänster, eftersom utlåtande av leverantören av flygtrafikledningstjänster inte längre behöver fogas till tillståndsansökan. Detta minskar arbetsmängden för bolaget men innebär också inkomsterna av avgifterna för utlåtanden faller bort (240 000–750 000 euro/år). Framöver får bolaget ersättning endast för eventuellt avtal om utläggning av flyghinderregistret på entreprenad. Efter ändringen begär myndigheten utlåtanden om ansökningar om flyghindertillstånd av de leverantörer av flygtrafikledningstjänster, planerare av flygprocedurer, flygplatsoperatörer och andra parter vars tjänster eller verksamhet flyghinderet kan påverka. Således blir uppgiften för Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab framöver att granska ansökningar om flyghindertillstånd som anknyter till dess egen verksamhet.

Gränssnittet för registret över flyghinder orsakar kostnader som kommer att preciseras när systemen har valts. De estimerade kostnaderna uppgår till 500 000 euro.

#### *Konsekvenser för myndigheternas verksamhet*

Det nationella genomförandet av U-space-genomförandeförordningen medför en hel del nya uppgifter för myndigheterna, i synnerhet Transport- och kommunikationsverket. De nya uppgifterna förväntas kräva tilläggsresurser som motsvarar ett årsverke. Dessutom kostar administrationen av de IT-system som uppgifterna förutsätter uppskattningsvis 200 000–500 000 euro beroende på hur den ordnas.

Handläggningen av ansökningar om flyghindertillstånd vid Transport- och kommunikationsverket ökar arbetsmängden vid ämbetsverket och delvis nya uppgifter, eftersom även de analysuppgifter Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab stod för tidigare överförs till ämbetsverket. Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab har tills vidare i samband med givandet av utlåtanden utfört det grundläggande arbetet för att bedöma planerade flyghinder. Om förfarandet förnyas så att utlåtande av leverantören av flygtrafikledningstjänster inte längre behöver fogas till ansökan om flyghindertillstånd, måste Transport- och kommunikationsverket öka såväl sina resurser som sin kompetens i handläggningen av flyghindertillstånd. Detta innebär både personalresurser och nya verktyg. När det gäller personalresurser motsvarar behovet cirka två årsverken, medan ett anslag på cirka 500 000 euro bör reserveras för programvaru- och systemkostnader.

#### *Miljökonsekvenser*

U-space-regleringen väntas öka säkerheten för obemannad luftfart och därigenom också för bemannad luftfart. Detta kan anses medföra positiva konsekvenser för människors levnadsförhållanden och trivsel.

#### *Andra samhälleliga konsekvenser*

Ändringen av processen för flyghindertillstånd väntas medföra positiva konsekvenser för medborgarnas ställning och jämlikhet, eftersom ett utlåtande av leverantören av flygtrafiklednings-tjänster inte längre behöver fogas till tillståndsansökan. En leverantör av flygtrafiklednings-tjänster, som vid behandlingen av utlåtanden får förhandsinformation om planerade flyghinder, publicerar geografisk information om dem och planerar flyghinder, kan anses befinna sig i en särskild ställning till exempel jämfört med andra aktörer som ägnar sig åt utformning av flyg-procedurer. Dessutom har en avgift för utlåtanden som krävs för handläggningen av tillstånds-ansökan tagits ut utan att det särskilt föreskrivits om grunderna för den.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

När det gäller den nationella lagstiftningen som kompletterar U-space-genomförandeförordningen fanns det några frågor där alternativa genomförandesätt kunde prövas nationellt. Till dem hörde inrättandet av U-space-luftrum, utseendet av CIS-tjänsteleverantör med exklusiv rätt samt avgörandet av den part som svarar för tillhandahållandet av information, om den gemensamma informationstjänsten ordnas decentraliserat, dvs. utan en tjänsteleverantör med exklusiv rätt.

När det gäller inrättandet av U-space-luftrum utreddes, vilket det lämpligaste lagstiftningsmässiga instrumentet kunde vara. Utöver föreskrifter av transport- och kommunikationsverket övervägdes förordning av statsrådet. Till exempel om områden där luftfart är inskränkt föreskrivs genom förordning av statsrådet. En fördel med förordningar är att de möjliggör långvarigare luftrumsbegränsningar. I tidigare lagstiftningsprojekt som gällde UAS-zoner konstaterades att UAS-zoner kan inrättas för högst tre år genom föreskrifter. Å andra sidan är beredningsprocessen för förordningar längre och mer arbetsdryg än för föreskrifter och är därför inte det lämpligaste sättet för inrättande av nya slag av luftrum.

När det gäller utseende av en CIS-tjänsteleverantör och tillhandahållande av information genom en decentraliserad modell övervägdes det vid beredningen huruvida uppgiften enbart borde skötas av en myndighet eller om den kunde läggas ut på en privat eller offentlig tjänsteleverantör. Vid beredningen valdes möjligheten att lägga ut uppgiften på entreprenad, eftersom den ansågs vara av teknisk karaktär.

När det gäller flyghinder konstaterades behov av en mer omfattande översyn av lagstiftningen. Det blev uppenbart att även systemen och myndigheternas ansvar behöver reformeras utöver processen för flyghindertillstånd i två steg.

Under beredningen blev det klart att det finns ett växande behov av att offentliggöra data om flyghinder som geodata i ett standardiserat format liksom om annan information om flyghindertillstånd såväl inom konventionell som obemannad luftfart när de operativa modellerna och omvärlden utvecklas. I Finland svarar Transport- och kommunikationsverket för de centrala myndighetsuppgifterna relaterade till flyghindertillstånd och kontrollen av luftrummet, och i dessa uppgifter har myndigheten ofta varit mycket beroende av tjänster som tillhandahållits av det

statliga specialbolaget Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab. Genomförandet av en mer omfattande reform av regleringen av flyghinder konstaterades dock vara ett så tidskrävande projekt och de i denna proposition föreslagna ändringarna så brådskande att beslut om en separat beredning av en mer omfattande reform fattades.

## **6 Remissvar**

### **6.1 Inledning**

Propositionen var på remiss från den 22 juni till den 6 september. Remissvar gavs av följande instanser: justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, utrikesministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Lantmäteriverket, Aii Airspace Design Oy, Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab, Finnair Abp, Finavia Ab, Insta Group Oy, Teknologiska forskningscentralen VTT Ab, Wing Aviation Finland Oy och RPAS Finland ry.

Undervisnings- och kulturministeriet, miljöministeriet, Meteorologiska institutet, Trafikledsverket och Polisstyrelsen meddelade att de inte hade något att kommentera.

Nedan går remissvaren igenom enligt tema och hur de beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

### **6.2 Remissvar som gäller U-space**

I regel förhöll sig remissinstanserna positivt till lagstiftning som möjliggör utveckling av obemannad luftfart.

I sitt remissvar konstaterade Wing Aviation Finland Oy att propositionen genom vilken U-space-regelverket genomförs i Finland är relevant.

Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab ansåg att de föreslagna paragraferna om nationella operativa modeller för U-space i luftfartslagen är tillräckligt flexibla och möjliggör olika perspektiv för nationella beslut om U-space-lagstiftningen.

Lantmäteriverket påpekade dessutom att obemannade luftfartygssystem kräver exakta lokaliseringsdata för drift, vilket innebär att det på ett nationellt plan gäller att säkerställa sådana data är tillgängliga för aktörer som behöver dem.

Transport- och kommunikationsverket ansåg att det föreslagna U-space-regelverket var relevant.

Finnair Abp konstaterade att det är viktigt att utgå från principen om att användaren betalar, eftersom aktörerna inom både bemannad och obemannad luftfart då för sin del står för kostnaderna för tjänsterna. Även Aii Airspace Design Oy fäste uppmärksamhet vid detta och konstaterade att det är mest rättvist att täcka kostnaderna för obemannad luftfart enligt principen om att användaren betalar även i U-space-luftrum. Dessutom konstaterade företaget att det är mycket viktigt att U-space-luftrum inrättas på ett så tydligt sätt som möjligt med tanke på myndigheterna och alla användare, eftersom den operativa miljön blir allt mer komplex.

På denna punkt konstateras att det gäller att beakta de omständigheter som tas upp i remissvaret vid genomförandet av lagstiftningen och beredningen av Kommunikationsministeriets förskrift.

Utrikesministeriet fäste uppmärksamhet vid att det i fråga om eventuella exklusiva U-space-informationstjänster finns skäl att närmare granska överenskommelser som gäller Finlands åtkomst till internationella marknader (EU:s frihandelsavtal). Vid den fortsatta beredningen diskuterades denna fråga med utrikesministeriet, och det konstaterades att möjligheten att bevilja exklusiv rätt enligt genomförandeförordningen inte förefaller att strida mot frihandelsavtal.

I sitt remissvar förhöll sig VTT Ab positivt till att Finland framskrider i det nationella genomförandet av U-Space-genomförandeförordningen, eftersom detta gör det möjligt att skala upp kommersiell obemannad luftfart på ett säkert och kontrollerat sätt.

VTT konstaterade att det med tanke på utvecklingen av affärsverksamheten är väsentligt att den operativa miljön är stabil och förutsebar. Därför ansågs förslaget att inrätta U-space-luftrum för högst tre år i taget vara en alltför kort tidsperiod, och det föreslogs att andra regleringslösningar, såsom statsrådets förordning eller tillstånd som gäller tills vidare samt relaterad rapportering, borde övervägas. På denna punkt konstateras att den valda regleringslösningen motiveras ovan i avsnitt 4.1 och 5.1. Inrättande av U-space-luftrum föregås av Transport- och kommunikationsverkets prövning av bland annat behovet av luftrum. Avsikten är också att frågor om inrättandet diskuteras aktivt med aktörerna för att skapa förutsebarhet inom området.

I sitt remissvar kommenterade VTT ordnandet av en CIS-informationstjänst och konstaterade att tjänsten kan tillhandahållas smidigt genom såväl en decentraliserad som en centraliserad modell. Följande omständigheter bör dock beaktas i modellen: (i) information insamlas med hjälp av en tillräckligt exakt definierad datamodell genom vilken alla aktörer kan ta fram data, (ii) processerna och gränssnitten för insamling och administration av data har definierats tillräckligt exakt så att informationens aktualitet garanteras och (iii) det finns tillräckliga sanktioner för försummelser relaterade till dataadministrationen.

Enligt remissvaret vore det motiverat att definiera en smidig process med tanke på den nationella forskningens och utvecklingens konkurrenskraft genom vilken det vid sidan av kommersiella U-Space-luftrum kunde beviljas och inrättas luftrum för forskningsändamål. För dessa syften vore det motiverat att införa ett förenklat ansökningsförfarande för att på nationell nivå effektivt och smidigt utveckla, testa och validera U-space-egenskaper som ännu inte finns i kommersiella system.

RPAS Finland ry kommenterade förslagen till bestämmelserna detaljerat. Föreningen biföll förslaget enligt vilket informationstjänster kunde tillhandahållas decentraliserat eller centraliserat med exklusiv rätt. Föreningen föreslog att man i samband med hörandet vid inrättande av U-space-luftrum utöver luftfartsaktörer även borde höra till exempel relevanta naturskyddsmyndigheter samt städer och kommuner. På denna punkt konstateras att det inte föreskrivs om förfarande för hörande och parter som ska höras i lag, och därför kommer responsen att beaktas vid beredningen av detaljerade förfaranden för inrättande av U-space-luftrum.

När det gäller 115 a § konstaterade föreningen att tillhandahållandet av CIS-tjänsten anknyter till dynamisk information om luftrum och luftrumsbegränsningar. Enligt EU-regleringen ska CIS-uppgifterna vara tillgängliga i maskinläsbart format, och detta gäller bland annat så kallade NOTAM-meddelanden relaterade till U-space-luftrum. För närvarande är tillgången till NOTAM-uppgifter i maskinläsbart format inte heltäckande i Finland. Det räcker inte med att uppgifterna är digitalt tillgängliga utan med maskinläsbart format avses att uppgifterna har en viss form och kan överföras felfritt mellan olika system. På denna punkt konstateras att frågan anknyter till det operativa genomförandet av U-space-genomförandeförordningen. De övergripande utmaningarna relaterade till geodata har identifierats inom förvaltningsområdet, och en bedömningspromemoria håller på att upprättas om dem.

I remissvaret ansågs även hänvisningarna till ITS-direktivet i 115 a § vara viktiga. Enligt remissvaret är dynamisk information om luftrum för närvarande inte öppet och förmånligt tillgänglig på ett heltäckande sätt, och därför är det svårt att utveckla multimodalitet och nya digitala tjänster för luftfart. Det att grundläggande CIS-information om U-space-luftrum görs tillgänglig i ett maskinläsbart format är ett framsteg, men information om hela luftrummet i Finland bör vara lika lättillgänglig som till exempel om räls- och kollektivtrafiken. Enligt remissvaret bör detta beaktas senast i följande lagstiftningsprojekt. På denna punkt hänvisas till föregående punkt och den bedömningspromemoria om geodata för luftfart som håller på att upprättas.

Enligt remissvaret är det positivt att användaravgifter kan tas ut för användning av U-space-luftrum. Det påpekas dock att största delen av de användare av U-space-luftrum som flyger drönare inom synhåll (VLOS) inte får någon nytta av U-space-luftrum utan snarast tvärtom. De krav som ställs på de flesta användare av U-space-luftrum är nya skyldigheter som endast gör det mer arbetsdrygt och tidskrävande att flyga drönare. Enligt remissvaret visar information från andra europeiska länder att U-space-tjänster måste erbjudas avgiftsfritt för VLOS-användare i flera år framöver för att förbättra användningsgraden för U-space-tjänster. RPAS Finland ry uppskattar att det finns 50 000–100 000 användare av drönare i Finland, och av dem har cirka 20 000 deltagit i grundläggande drönarutbildning. Således är graden för iakttagande av genomförandeförordningen (EU) 2019/947 om obemannad luftfart 20–40 procent i Finland. I remissvaret konstateras att om det är mycket svårt eller avgiftsbelagt att använda U-space-luftrum så är det sannolikt att få amatörer kommer att använda dem. De som drar konkret nytta av U-space-luftrum är professionella användare, som framöver kan flyga drönare utom synhåll eller i begränsade luftrum, såsom i närheten av flygplatser. I början kommer denna användargrupp dock sannolikt att vara relativt liten (färre än tusen betalande användare), och därför är det knappast realistiskt att endast påföra dem avgifter. Av denna orsak föreslogs att U-space-luftrum i början delvis också kunde finansieras med offentliga medel på samma sätt som landsvägar och järnvägar.

I sitt remissvar biföll RPAS Finland ry också VTT:s förslag om att inrätta separata forsknings- och testningsområden relaterade till U-space.

I försvarsministeriets remissvar fästes uppmärksamhet på ett allmänt plan vid att bestämmelserna har en koppling till försvaret och den nationella säkerheten trots att U-space-lagstiftningen inte i regel gäller militär luftfart och att detta bör beaktas vid beredningen. På denna punkt konstateras att syftet varit att förtydliga den militära och statliga luftfartens ställning i U-space-lagstiftningen under den fortsatta beredningen. U-space-lagstiftningen utgår från att inrättandet av U-space-luftrum inte får försämra den militära eller statliga luftfartens prestanda utan tvärtom att underlätta övertagande av luftrum för myndighetsoperationer. Vid beredningen av kommunikationsministeriets föreskrifter och anvisningar samt operativa verkställande förs diskussioner med försvarsförvaltningen.

I sitt remissvar föreslog försvarsministeriet dessutom att det till lagförslaget borde fogas en bestämmelse om att beslut om inrättande av U-space-luftrum ska basera sig på ett avtal med Försvarsmakten och att utgångspunkten bör vara att U-space-luftrum inte får orsaka olägenheter eller större risker för Försvarsmaktens operativa flyg- eller drönarverksamhet. En motsvarande bestämmelse som gäller så kallade tillåtande UAS-zoner finns i 11 b § i den gällande lagen.

När det gäller detta förslag konstateras att inrättande av U-space inte direkt kan jämföras med inrättande av tillåtande UAS-zoner. I fråga om tillåtande UAS-zoner har bestämmelsen om avtal med Försvarsmakten ansetts relevant, eftersom befrielser som gäller obemannad luftfart (till exempel maximal flyghöjd) kan medföra stora konsekvenser för militär luftfart och således dess

säkerhet. Däremot kan U-space-luftrum anses ha mer karaktär av ett begränsande luftrum, eftersom operationer där förutsätter tekniska egenskaper och anlitande av tjänster. Å andra sidan kan U-space-luftrum också ses som befrielse från reglering för UAS-operatörer, eftersom operationer i U-space-luftrum anses minska de luftrumsrelaterade riskerna, varvid till exempel kraven för beviljande av drifttillstånd kan luckras upp.

Enligt U-space-genomförandeförordningen är en förutsättning för inrättande av U-space-luftrum att en riskbedömning av luftrummet utförs. I riskbedömningen ska Försvarsmaktens infrastruktur och luftfart beaktas. I artikel 18 (f) i förordningen föreskrivs också om en så kallad mekanism för samordning som är mer omfattande än normalt samrådsförfarande. I punkten föreskrivs att ”De utsedda behöriga myndigheterna ska inrätta en mekanism för samordning med andra myndigheter och enheter, även på lokal nivå, om utseende av U-space-luftrum, införande av luftrumsrestriktioner för UAS inom detta U-space-luftrum och fastställande av vilka U-space-tjänster som ska tillhandahållas i U-space-luftrummet”.

I utkastet till anvisningsmaterialet om U-space-genomförandeförordningen konstateras att "In this context, military and State aircraft authorities are partners in the decision-making process of the ‘coordination mechanism’ (as per Article (18)(f) for the implementation of U-space to cover the safety and security aspects in a U-space airspace, from the initial ‘airspace assessment’ until the U-space is implemented and monitored.”

På dessa grunder konstateras att Försvarsmakten spelar en betydande roll i all verksamhet som går ut på att inrätta U-space-luftrum. Det anses inte vara motiverat särskilt föreskriva om direkt tillämplig EU-reglering i den nationella lagstiftningen.

Försvarsmakten föreslog också att det till lagförslaget borde fogas en skyldighet att höra försvarsministeriet i samband med utseendet av en CIS-tjänsteleverantör och certifieringen av en leverantör av U-space-tjänster.

När det gäller utseendet av en CIS-tjänsteleverantör bestämde man sig för att vid den fortsatta beredningen komplettera föreslagna 108 a § med en skyldighet att höra i enlighet med förslaget. I fråga om certifieringen av en leverantör av U-space-tjänster ansågs det inte vara möjligt att komplettera den nationella lagen med en skyldighet att höra. Om förutsättningarna för certifiering av en leverantör av U-space-tjänster föreskrivs i U-space-genomförandeförordningen och bilagorna till den, och här finns inget handlingsutrymme. Dessutom gäller det att beakta att en leverantör av U-space-tjänster kan ha certifierats av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASA eller en annan medlemsstat och att den därför har rätt operera i U-space-luftrum i Finland enligt dess villkor och krav.

För det tredje föreslår försvarsministeriet i fråga om U-space-regleringen att hinderfri användning av luftrum enligt territorialövervakningslagen (755/2000) bör säkerställas också i U-space-luftrum genom att till territorialövervakningslagen foga en bestämmelse enligt vilken även en leverantör av U-space-tjänster ska säkerställa en hinderfri användning av luftrummet.

På denna punkt konstateras att U-space-luftrum inte förhindrar statlig eller militär luftfart. För dessa aktörer gäller det att fastställa en möjlighet att införa dynamiska luftrumsbegränsningar i U-space-luftrum. Vid beredningen ansågs det inte vara motiverat att föreskriva om luftrumsbegränsningar på grund av militär eller statlig luftfart i lag. Frågan kan beaktas i en föreskrift eller ett avtal om inrättande av U-space-luftrum.

I sitt remissvar framförde inrikesministeriet att det i de nya bestämmelserna om U-space i luftfartslagen uttryckligen bör föreskrivas att regleringen inte tillämpas på statlig luftfart. I fråga

om detta konstateras att man vid beredningen har följt etablerad praxis enligt vilken bestämmelser i EU-förordningar inte upprepas i den nationella lagstiftningen.

Inrikesministeriet påpekade dessutom att även om U-space-regleringen inte i allmänhet tillämpas på statlig luftfart, så kan de föreslagna nya bestämmelserna ändå medföra konsekvenser även den luftfart som Gränsbevakningsväsendet, som hör till inrikesministeriets förvaltningsområde, bedriver. Inrikesministeriet påpekade också att det i fråga om de U-space-luftrum som inrättas gäller att beakta att de inte får utgöra hinder för Gränsbevakningsväsendets lagstadgade gränsbevaknings-, gränssäkerhets- eller sjöräddningsuppgifter med Gränsbevakningsväsendets bemannade eller obemannade luftfartyg. Bestämmelsen i 11 a § i sjöräddningslagen (1145/2001) enligt vilken sjöräddningsledaren kan be leverantören av flygtrafikledningstjänster att förbjuda eller begränsa trafiken i ett efterspanings- och räddningsområde samt bestämmelsen i 11 § 3 mom. i luftfartslagen (864/2014) enligt vilken cellen för luftrumsplanering är skyldig att begränsa eller förbjuda luftfart bör också gälla eventuella U-space-luftrum som inrättas. Inrikesministeriet påpekade att Gränsbevakningsväsendets bemannade och obemannade luftfart bör kunna sköta myndighetsuppgifter i alla U-space-luftrum i alla förhållanden och situationer genom att samordna verksamheten med leverantörerna av U-space-tjänster. Gränsbevakningsväsendet bedriver luftfart på samma höjder som obemannad luftfart använder. Inrikesministeriet fäste också uppmärksamhet vid att det i Gränsbevakningsväsendets alla uppgifter inte är möjligt att göra luftfartyg synliga för andra användare av luftrummet till följd av uppgiftens karaktär. I remissvaret konstaterades att dessa frågor antagligen kan lösas genom föreskrifter eller anvisningar av Transport- och kommunikationsverket men det vore motiverat att ta upp dessa omständigheter redan i motiveringen till regeringens proposition. På denna punkt har specialmotiveringen kompletterats med ett konstaterande om att en säker separation av militär och statlig luftfart i U-space-luftrum bör säkerställas redan med stöd av U-space-genomförandeförordningen.

Även i Insta Group Oy:s remissvar fästes uppmärksamhet vid den statliga luftfartens ställning i U-space-luftrum. I remissvaret konstateras att det föreslås att bestämmelser om statiska och dynamiska luftrumsrestriktioner som avses i artikel 5.1 (f) i U-space-genomförandeförordningen ska fogas till 115 a § och att tillgången till information således har beaktats i lagstiftningsprojektet.

Enligt Insta har det i regeringens proposition inte föreslagits nya tydliga metoder för inrättande av statiska och dynamiska U-space-luftrumsrestriktioner som avses i U-space-genomförandeförordningen. Det konstaterades att det är oklart med vilken behörighet och av vilken myndighet sådana luftrumsrestriktioner kunde fastställas. Myndigheter som bedriver statlig luftfart kan redan under vissa förutsättningar enligt den gällande luftfartslagen begära att AMC-cellen för luftrumsplanering inrättar tillfälliga restriktionsområden som omfattar all luftfart. Förfarandet via AMC-cellen för luftrumsplanering är dock inte ett sådant förfarande på lokal nivå som avses i artikel 18 (f) i U-space-genomförandeförordningen. Det är inte heller en särskilt snabb och effektiv metod på grund av regionala dröjsmål i publiceringen.

Insta föreslog att det i lagstiftningsprojektet ännu borde utredas hur aktörer som bedriver statlig luftfart framöver under vissa förutsättningar kan begränsa användning av U-space-luftrum enligt U-space-genomförandeförordningen. Luftfartslagen borde i anslutning till de övriga bestämmelserna om luftrumsrestriktioner (11 §, 11 a § och 11 d §) innehålla bestämmelser om de myndigheter som kan fastställa sådana restriktioner. Likaså borde de situationer där restriktioner kan införas definieras. För CIS-tjänsteleverantörer och leverantörer av U-space-tjänster bör i detta sammanhang även föreskrivas skyldighet att genomföra dessa föreskrifter utan dröjsmål.

När det gäller detta förslag konstateras att det vid beredningen inte ansågs vara motiverat att föreskriva om begränsning av luftrum för statliga luftfartsbehov genom lag. Frågan kan beaktas i en föreskrift eller ett avtal om inrättande av U-space-luftrum. Senare blir det möjligt att överväga om någon annan myndighet än Transport- och kommunikationsverket kunde inrätta begränsande luftrumzoner för myndighetsbehov. Till denna del gäller det också att avgöra frågor om offentliggörande och distribution av information som anknyter till ett mer omfattande projekt relaterat till geodata för luftfart.

### **6.3 Remissvar som gäller regleringen av flyghinder**

Enligt inrikesministeriets remissvar förblir det i fråga om de föreslagna ändringarna relaterade till flyghinder oklart hur det i processen för beviljande av flyghindertillstånd säkerställs att alla involverade parter hörs och att Transport- och kommunikationsverket alltid innan beslut om tillstånd fattas får viktig information om flyghindrens eventuella skadliga konsekvenser, vilket också framgår av motiveringen. Inrikesministeriet föreslår att det till nya 158 a § fogas en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket ska begära ett utlåtande av Gränsbevakningsväsendet om vindkraftverk som placeras på havsområden. Vindkraftverk på havsområden kan medföra konsekvenser utöver för Gränsbevakningsväsendets luftfartssäkerhet även för gränssäkerhetsuppgifter, sjöräddningsverksamhet och territorialövervakning samt utrustning för dessa ändamål.

Även Finavia ansåg att flygplatsoperatörens roll i bedömningen av flyghinderansökningar inte beaktats i utkastet till propositionen. Med tanke på flygplatsoperatörer är det viktigt att de även framöver ges tillfälle att kommentera alla planerade flyghinder som genomtränger hinderbegränsande ytor runt flygplatser och för vilkas del tillståndsmyndigheten, dvs. Transport- och kommunikationsverket, trots det prövar ansökan om flyghindertillstånd. Således kan flygplatsoperatören ur sitt perspektiv bedöma det planerade flyghindrets konsekvenser för flygsäkerheten och flygtrafikens smidighet samt de rimliga metoder genom vilka olägenheterna för flygtrafikens smidighet eventuellt kan minskas.

På denna punkt konstateras att det inte föreslås att det i bestämmelsen läggs till instanser som Transport- och kommunikationsverket ska höra när tillstånd beviljas. Ämbetsverket ska höra de instanser som bedömts vara motiverat för att inhämta relevant information för bedömningen av respektive tillståndsansökan.

I sitt remissvar konstaterade Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab att praxis för flyghindertillstånd och utlåtanden har följts sedan länge inom ramen för den gällande lagstiftningen. Denna praxis har bildats bland annat till följd av bolagiseringen av flygplatsverksamheten och flygtrafiktjänsten, och lagstiftningen har inte preciserats så att den skulle motsvara den rådande situationen.

Om förslaget genomförs kommer Fintraffic i sina utlåtanden framöver endast komma med sina synpunkter på ett flyghinders konsekvenser för sina flygprocedurer och flygtrafikens smidighet, såsom operativa konsekvenser. Fintraffic betonar att processen för utlåtanden om flygtrafik hinder i praktiken dessutom involverat otaliga andra uppgifter som Fintraffic inte längre kan sköta om förslaget genomförs som sådant. Den viktigaste uppgiften av dem är administrationen av flyghinderdatabasen.

Fintraffic påpekade också att administrationen av register över flyghinder är en offentlig förvaltningsuppgift som bolaget åtagit sig trots att den inte varit lagstadgad. Bolaget framhävde behovet av att förtydliga den rådande lagstiftningen till denna del.



Vid den fortsatta beredningen utreddes frågan ytterligare, och diskussioner fördes med Fintraffic och Transport- och kommunikationsverket i syfte att ta fram en så fungerande regleringslösning som möjligt. Efter utredningen bestämde man sig för att i lagförslaget föreslå att kunderna framöver endast sköter ärenden hos Transport- och kommunikationsverket, som tar emot tillståndsansökningarna, inhämtar relevanta utredningar av planerade flyghinders konsekvenser och beviljar tillstånd. Administrationen av registret över flyghinder kan läggas ut på entreprenad till Fintraffic, där registret de facto finns. Ett gränssnitt till registret öppnas för myndigheterna och mer avgränsat för andra användare. Däremot läggs andra funktioner relaterade till tillståndsprocessen inte ut på entreprenad till bolaget. Av Fintraffic samt Transport- och kommunikationsverket begärdes nya skriftliga remissvar efter remissbehandlingen på grund av att de föreslagna bestämmelserna om flyghinder i propositionen hade ändrats efter remissbehandlingen. Detta beskrivs närmare i specialmotiveringen.

Dessutom påpekade Fintraffic att flyghindertillstånd enligt utkastet kan sökas av anordningens, byggnadens, konstruktionens eller märkets ägare, trots att sökanden ofta är någon annan än ägaren. På denna punkt har ordet ägare bytts ut till flyghindrets huvudman i lagförslaget.

Dessutom föreslog Fintraffic vissa preciseringar av nuläget för processen för flyghindertillstånd. Propositionen har kompletterats till denna del.

I sitt remissvar biföll Aii Airspace Design Oy förslaget till en reform av förfarandet för flyghindertillstånd och den relaterade operativa modellen, enligt vilken myndigheten framöver ska begära utlåtanden om ansökningar om flyghindertillstånd av de leverantörer av flygtrafiklednings-tjänster och planerare av flygprocedurer för vars tjänster eller planer ett flyghinder kan medföra konsekvenser. Aii påpekade dock att upprättandet av ett utlåtande kan förutsätta grundlig analys av det planerade hindrets konsekvenser. Med beaktande av den sakkunskap och de informationstekniska resurser som utredningar kräver vore det därför skäligt att ge givaren av utlåtanden författningsbaserad rätt att ta ut en avgift av sökanden av tillstånd.

När det gäller detta förslag konstateras att det inom ramen för detta projekt inte var möjligt att utreda en reform av avgifterna.

Aii konstaterade vidare att granskningen av inrättandet av ett register över flyghinder relaterad till det ursprungliga beslutet om lagstiftningsprojektet är ett viktigt och brådskande initiativ med tanke på bolaget. Information om flyghinder är en central produktionsfaktor i planeringen av luftrum och flygprocedurer samt information och kartor för luftfart. Enligt remissvaret finns det för närvarande endast en informationsprodukt av Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab baserad på utlåtanden om flyghinder till vilken ett öppet informationsgränssnitt inte kan anslutas. Aii påpekade också att det i lagutkastet talas om ett befintligt register över flyghinder. Enligt Aii finns det ett register över utlåtanden om flyghinder i Finland och inte ett register över flyghinder som uppfyller moderna krav. I samband med inrättandet av ett register över flyghinder i ett senare skede bör 158 § i luftfartslagen reformeras så att den som planerar ett flyghinder inte förutsätts utreda sådan luftfartsinformation som inte är allmänt tillgänglig eller tillgänglig via offentliga källor.

När det gäller förslaget konstateras att utmaningarna relaterade till geodata för luftfart är kända och att kommentaren kommer att beaktas vid den fortsatta beredningen.

I sitt remissvar biföll Transport- och kommunikationsverket en ändring av regleringen av flyghinder. Ämbetsverket ansåg det vara viktigt att granskningen av information om flyghinder och geodata relaterade till annan luftfart fortsätter och att ansvariga parter för sammanställning av information för konventionell och obemannad luftfart och deras arbetsfördelning bör beskrivas tydligt.

## 6.4 Andra remissvar

### *Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen*

Inrikesministeriet och försvarsministeriet biföll förslaget till att ändra bestämmelsen om förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen men föreslog vissa ändringar.

Försvarsministeriet föreslog för det första att grunderna för förbudet mot användning av flygplatser och begränsning av användningen borde kompletteras med försvar av landet. Vid den fortsatta beredningen konstaterades att det inte fanns några hinder för kompletteringen och således gjordes den.

För det andra föreslog försvarsministeriet att beslutet om förbud mot användning av flygplatser eller begränsning av användningen av orsaker relaterade till territorialövervakningen, gränssäkerheten, landets försvar, polisverksamheten, räddningsverksamheten eller den allmänna ordningen och säkerheten ska fattas av flygplatsoperatören och inte av Transport- och kommunikationsverket, såsom i det ursprungliga förslaget. På denna punkt konstateras att eftersom det i Finland finns tiotals flygplatsoperatörer, är det mer motiverat att Transport- och kommunikationsverket får denna behörighet så att förbud och begränsningar meddelas centraliserat och effektivt.

För det tredje föreslog försvarsministeriet att förbud och begränsningar enligt föreslagna 4 momentet skulle meddelas på framställning av försvarsministeriet i stället för inrikesministeriet såsom i det ursprungliga förslaget. Enligt inrikesministeriets bör förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen meddelas på framställning av den behöriga myndigheten och inte av inrikesministeriet på motsvarande sätt som enligt 11 § i luftfartslagen. När det gäller detta förslag konstateras att det i 11 § 1 mom. i luftfartslagen föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket får begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst fyra veckor av skäl som är nödvändiga för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet. I bestämmelsen föreskrivs inte att begränsning ska ske på initiativ av en operativ myndighet.

På denna punkt konstateras att det vid den fortsatta beredningen bestämdes att harmonisera bestämmelsen med den motsvarande bestämmelsen i 11 §. I bestämmelsen föreskrivs inte att begränsning ska ske på initiativ av en operativ myndighet. I 88 § 4 mom. i lagförslaget slopades omnämmandet av den myndighet på vars framställning åtgärden vidtas. Således är det entydigt att Transport- och kommunikationsverket har prövningsrätt, och lagen tar inte ställning till vilken instans som kan komma med initiativ till att förbjuda eller begränsa användningen av en flygplats.

För det fjärde föreslog försvarsministeriet att det åtminstone i lagmotiveringen borde nämnas att en flygplatsoperatör är skyldig att spärra av rull- och taxibanor med fysiska hinder när förhållandena och orsaken till stängningen av flygplatsen förutsätter det. På denna punkt konstateras att flygplatser strävar efter att undvika användning av fysiska hinder av flygsäkerhetsskäl, till exempel för att möjliggöra nödlandning. I till exempel en situation där en flygplats inte är användbar på grund av menföre ska förbudet mot användning märkas tydligt så att förbudet framgår tydligt från luften. Inte heller då används fysiska hinder.

Inrikesministeriet konstaterade att Gränsbevakningsväsendet i praktiken alltid har brådskande behov av att begränsa luftrum och att detta även bör beaktas i det föreslagna nya 4 momentet

till 88 § i luftfartslagen så att förbud mot eller begränsning av användningen av en flygplats även kan meddelas av en annan instans än leverantören av flygtrafikledningstjänster.

När det gäller detta förslag konstateras att flygplatser administreras av flygplatsoperatörer och att en leverantör av flygtrafikledningstjänster inte kan förbjuda eller begränsa användningen av dem. Dessutom verkar största delen av flygplatserna i anslutning till oövertäckt luftrum. Vid behov kan en cell för luftrumsplanering som avses i 11 och 109 § i luftfartslagen de facto påverka användningen av en flygplats genom att begränsa användningen av luftrummet ovanför den. Här gäller det dock att notera att behörigheten i fråga om förbud mot och begränsning av användning av luftrum innehas av cellen för luftrumsplanering, inte leverantören av flygtrafikledningstjänsten.

Även justitieministeriet kommenterade motiveringen till den föreslagna ändringen av 88 § och konstaterade att förslaget koppling till ändringen av beredskapslagen förblir oklar. Vid den fortsatta beredningen slopades hänvisningen till beredskapslagen som onödig.

#### *Förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna samt överföring av offentliga förvaltningsuppgifter*

I sitt remissvar kommenterade justitieministeriet avsnittet 12 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning i propositionen. Avsnittet har kompletterats och förtydligats enligt justitieministeriets förslag.

#### *Förslaget till ändring av rätten till information*

I sitt remissvar kommenterade justitieministeriet förslaget enligt vilket det till 197 § i lagen om transportservice fogas en hänvisning till Europeiska unionens lagstiftning för att möjliggöra att myndigheten också får information om aktörer enligt U-space-genomförandeförordningen. Justitieministeriet konstaterade att förslaget att utvidga rätten till information verkar vara mycket öppet, eftersom bestämmelsen utvidgar den allmänna rätten till information till ”utförande av uppgifter av vilka föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning” och ansåg att författningen eller motiveringen i propositionen bör preciseras till denna del. Dessutom konstaterade justitieministeriet att förhållandet mellan luftfartslagen och lagen om straff- och bötesregistret bör beskrivas. På denna punkt konstaterades vid den fortsatta beredningen att ändringen kräver en mer omfattande utredning än vad som är möjligt inom tidsschemat för denna proposition, och därför bestämdes att ändringen av 197 § i lagen om transportservice slopas.

#### *Register över transpondrars mode S-koder*

Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt remissvar att det inte finns en uttrycklig bestämmelse om delning och registrering av transpondrars koder i lagen. Det är en uppgift som baserar sig på internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s standarder och som Traficom och de tidigare luftfartsmyndigheterna svarat för i anslutning till sina flygsäkerhetsuppgifter. Traficom anger en mode S-kod för luftfartyg som förs in i luftfartygsregistret. På sistone har det dock uppstått behov av att ange sådana koder även för till exempel obemannade luftfartyg, som opererar i luftrum, där det av säkerhetsrelaterade skäl är viktigt att synliggöra dem för flygtrafikledningen. Obemannade luftfartyg ska dock registreras endast om de används för verksamhet inom en så kallad certifierad kategori (genomförandeförordningen om obemannad luftfart (EU) 2019/947, artikel 14). Dessutom kan transponder i mode S även användas i fordon som rör sig på flygplatser. Därför är det motiverat att särskilt föreskriva om ett register över transpondrars mode S-koder.

Till följd av förslaget har en ny 116 a § i luftfartslagen fogats till propositionen.

#### *Bemyndigandet i 127 § i lagen om transportservice*

I sitt remissvar föreslog Transport- och kommunikationsverket att bemyndigandet av Transport- och kommunikationsverket i 127 § 4 mom. i lagen om transportservice borde ändras så att föreskrifter utöver verksamhet som kräver bruksflygtillstånd även kan meddelas om anmälningspliktig verksamhet. Enligt föregående 3 mom. kan Transport- och kommunikationsverket tillåta att bruksflyg bedrivs efter anmälan eller utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Detta beaktas dock inte i bestämmelsen om bemyndigande som i dag endast gäller verksamhet som kräver bruksflygtillstånd. Propositionen har kompletterats till denna del.

#### *Behovet av fortsatt utveckling av luftfartslagen*

I sitt remissvar påpekade Transport- och kommunikationsverket dessutom att det fanns behov av att vidareutveckla luftfartslagen. Det vore nyttigt att tydligare föreskriva i lagen till vilken del luftfartskraven baserar sig direkt på EU-lagstiftning och till vilken del på luftfartslagen. Dessutom vore det motiverat att precisera förhållandet mellan lagen om transportservice och luftfartslagen. På denna punkt konstateras att behovet av en mer omfattande översyn av luftfartslagen har identifierats även vid kommunikationsministeriet och att detta kommer att beaktas senare så långt som möjligt.

## **7 Specialmotivering**

### **7.1 Luftfartslagen**

**2 §. Definitioner.** Till lagens 2 § fogas nya definitioner relaterade till U-space-genomförandeförordningen. Utöver de nya föreslagna definitionerna gäller det att notera att de centrala termerna U-space-luftrum, U-space-tjänst och gemensam informationstjänst definieras i U-space-genomförandeförordningen och att det föreslås att de inte ska upprepas i den nationella lagstiftningen.

Punkten i slutet av 2 § 1 mom. 27 punkten ersätts med kometecknen, eftersom det föreslås att nya definitioner fogas till förteckningen.

Enligt föreslagna 2 § 1 mom. 28 punkten avses med U-space-genomförandeförordningen kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 om ett regelverk för U-space.

I den föreslagna nya 29 punkten definieras leverantör av U-space-tjänster som en juridisk person som enligt U-space-genomförandeförordningen är certifierade som leverantörer av U-space-tjänster som avses i artikel 2.2 i förordningen i U-space-luftrum som avses i artikel 2.1. I bestämmelsen definieras leverantör av U-space-tjänster, U-space-tjänster och U-space-luftrum på motsvarande sätt som i genomförandeförordningen.

I den föreslagna nya 30 punkten definieras leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space som en tjänsteleverantör som avses i artikel 2.4 U-space-genomförandeförordningen och som tillhandahåller gemensamma informationstjänster i U-space-luftrum. Definitionen motsvarar bestämmelsen i artikel 5 i U-space-genomförandeförordningen.

**11 d §. U-space-luftrum.** Det föreslås att det till luftfartslagen fogas en ny 11 d § enligt vilken Transport- och kommunikationsverket kan besluta om att inrätta ett U-space-luftrum för högst

tre år. Inrättande av U-space är inte ett förvaltningsbeslut utan en rättsregel av en myndighet som kan jämföras med en förordning.

I artikel 2.1.1 i U-space-genomförandeförordningen föreskrivs det inte om hur en medlemsstat ska inrätta U-space-luftrum. Den valda regleringslösningen motiveras ovan i avsnitt 4.1 De viktigaste förslagen. Förordningen begränsar inte heller antalet U-space-luftrum som kan inrättas eller deras storlek. U-space-luftrum kan inrättas i övervakade och oövervakade luftrum.

Ämbetsverket kan inrätta U-space-luftrum på eget eller andra parter initiativ. Beredningen av föreskrifter omfattar en samrådsprocess där luftfartsaktörer och andra parter hörs och där det är möjligt att påverka beredningen. Enligt förordningen kan en medlemsstat inrätta U-space-luftrum av anledningar som rör säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet eller miljö. Inrättandet av luftrum är alltså frivilligt och ger Transport- och kommunikationsverket som behörig myndighet omfattande prövningsrätt.

Som stöd för inrättande av varje U-space-luftrum ska en riskbedömning av luftrummet göras enligt artikel 3 i U-space-genomförandeförordningen.

Bestämmelserna om U-space-luftrum tillämpas inte på luftfart med militära och statliga luftfartyg. Enligt U-space-genomförandeförordningen ska dock säker separation av sådana luftfartyg i U-space-luftrummet säkerställas. Därför bör medlemsstaterna kunna fastställa statiska och dynamiska restriktioner av U-space-luftrummet för att möjliggöra sådan verksamhet på ett säkert och effektivt sätt.

**11 e §. Tillgänglig information om UAS-zoner.** Det föreslås att en ny 11 e § om att göra information om UAS-zoner tillgänglig fogas till lagen. I det föreslagna 1 mom. hänvisas till artikel 18 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart i vilken det föreskrivs om den behöriga myndighetens uppgifter och till följd av vilken Transport- och kommunikationsverket svarar för att i ett gemensamt och unikt digitalt format offentliggöra information. Enligt momentet kan Transport- och kommunikationsverket åta sig denna uppgift eller köpa tjänsterna av privata eller offentliga tjänsteleverantörer. Dessutom föreskrivs att det på överföring och skötsel av dessa uppgifter tillämpas bestämmelserna om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter i 25 kap. 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

I föreslagna 11 e § 2 mom. föreskrivs att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som svarar för förvaltningsuppgifter och som är anställd av en privat eller offentlig tjänsteleverantör när denne utför uppgifter som avses i 1 mom. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Eftersom U-space-luftrum är ett slags begränsande UAS-zoner, gäller genomförandeförordningen om obemannad luftfart och nya 11 e § i luftfartslagen även dem.

När information om UAS-zoner görs tillgänglig är det fråga om offentliggörande av geodata. Transport- och kommunikationsverket, som är behörig myndighet i fråga om obemannad luftfart, har inget system via vilket den information som förutsätts kan offentliggöras. Således måste myndigheten antingen anskaffa ett lämpligt system eller köpa tjänster för offentliggörande av information av en extern tjänsteleverantör.

Enligt luftfartslagen inrättas UAS-zoner genom beslut eller föreskrift av Transport- och kommunikationsverket. Således äger Transport- och kommunikationsverket informationen om dem. Upphandlingen av tjänster gäller endast offentliggörande av befintlig information och involverar således inte betydande utövande av offentlig makt. Utifrån denna grund anses det att det är

möjligt att överföra förvaltningsuppgiften på en extern tjänsteleverantör. Frågan behandlas närmare i avsnitt 12 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning.

**6 kap. Tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall.** Det föreslås att rubriken på kapitlet ändras så att den motsvarar lagens innehåll. För närvarande lyder kapitlets rubrik "Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall". Bestämmelserna om kommersiell lufttransport överfördes från luftfartslagen till lagen om transportservice redan år 2018 (RP 145/2017 rd). Därför är rubriken på kapitlet i dag vilseledande.

**88 §. Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen.** Utformningen av 11 § i luftfartslagen har varit föremål för översyn under de senaste åren, men utformningen av 88 § har sedan länge varit oförändrad. I gällande 88 § i luftfartslagen baserar sig förbud mot eller begränsning av användning av flygplatser främst på "teknisk säkerhet". Flygplatsoperatören innehar det primära operativa ansvaret. Transport- och kommunikationsverket förutsätts ingripa endast om flygplatsoperatören inte vidtar åtgärder.

Det föreslås att det till luftfartslagens 88 § fogas ett nytt 4 mom. enligt vilket ämbetsverket ska förbjuda eller begränsa användningen av en flygplats, om territorialövervakningen, gränssäkerheten, försvaret av landet, polisverksamheten, räddningsverksamheten eller den allmänna ordningen eller säkerheten förutsätter det. Motsvarande kriterier för förbud mot eller användning av lufterum finns också i 11 §.

**108 a §. Tillhandahållande av gemensamma informationstjänster för U-space.** Det föreslås att det till lagen fogas en ny 108 a §, enligt vars 1 mom. statsrådet kan utse en leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space som tillhandahåller gemensamma informationstjänster med exklusiv rätt för ett eller flera U-space-lufterum.

I artikel 5.6 i U-space-genomförandeförordningen föreskrivs inte om förfarande genom vilket medlemsstaterna kan utse en leverantör av gemensamma informationstjänster med exklusiv rätt. Den valda regleringslösningen motiveras ovan i avsnitt 4.1 De viktigaste förslagen.

Enligt U-space-genomförandeförordningen är det inte obligatoriskt att utse en leverantör som tillhandahåller den gemensamma informationstjänsten med exklusiv rätt, utan en medlemsstat kan göra informationen tillgänglig genom en så kallad decentraliserad modell. Informationsutbudet kan bildas av information som befintliga tjänsteleverantörer (leverantörer av U-space-tjänster, flygtrafikledningstjänsten) innehar. Genomförandeförordningen preciserar inte den part som svarar för uppgiften i en medlemsstat enligt den decentraliserade modellen.

Den föreslagna regleringslösningen möjliggör såväl utseende av en exklusiv leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space som en decentraliserad modell, där en myndighet svarar för tillhandahållandet av information antingen själv eller via en extern tjänsteleverantör. Till denna del motsvarar förslaget 108 § 2 mom. i luftfartslagen, enligt vilket statsrådet kan utse en leverantör av flygvädertjänst med ensamrätt inom hela eller en del av det lufterum som Finland ansvarar för.

Enligt paragrafens 1 mom. ska inrikesministeriet och försvarsministeriet höras innan leverantören av de gemensamma informationstjänsterna utses. Regleringen motsvarar det som i 108 § föreskrivs om leverantörer av flygtrafikledningstjänster. Leverantören har en central betydelse för genomförandet militära luftfartygs operationer, eftersom leverantören av informationstjänsterna bland annat behandlar lufterumsrestriktioner relaterade till militär luftfart samt gör central information om U-space-verksamhet tillgänglig för Försvarsmakten så att den kan utföra sina uppgifter.

I 1 mom. föreskrivs också att om en leverantör av gemensamma informationstjänster utses med exklusiv rätt, så ska leverantörer av U-space-tjänster, leverantörer av flygtrafikledningstjänster och medlemsstatens myndigheter göra de uppgifter som avses i artikel 5.1, 5.2 och 5.3 i U-space-genomförandeförordningen tillgängliga för den exklusiva leverantören av gemensamma informationstjänster som ska lämna ut dem enligt artikel 5.5.

Enligt föreslagna 2 mom. svarar Transport- och kommunikationsverket som en del av de gemensamma informationstjänsterna för U-space-lufterum för att den information som avses i artikel 5.1–3 i U-space-genomförandeförordningen görs tillgänglig, om leverantören av de gemensamma tjänsterna för U-space inte beviljas exklusiv rätt enligt 1 mom. I enlighet med artikel 5.5 i U-space-genomförandeförordningen ska tillgång till gemensamma informationstjänster beviljas relevanta myndigheter, leverantörer av flygtrafikledningstjänster, leverantörer av U-space-tjänster och UAS-operatörer på icke-diskriminerande grund, inbegripet med samma nivå av datakvalitet, datalagens och dataskydd. Transport- och kommunikationsverket kan åta sig denna uppgift eller köpa tjänsterna av privata eller offentliga tjänsteleverantörer. På överföring och skötsel av dessa uppgifter tillämpas bestämmelserna om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

I föreslagna 3 mom. föreskrivs att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som är anställd av en sådan tjänsteleverantör när denne utför uppgifter som avses i 2 mom. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Det har ansetts vara motiverat att kunna överföra förvaltningsuppgiften till en extern tjänsteleverantör på grund av att uppgiften bedömts vara av teknisk karaktär och inte innebär betydande utövning av offentlig makt. Frågan behandlas närmare i avsnitt 12 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning.

De informationstjänster som avses i paragrafen kräver investeringar i bland annat lämpliga informationssystem. Därför ska den instans som tillhandahåller tjänsterna kunna ta ut avgifter som motsvarar kostnaderna för tjänsterna av dem som anlitar tjänsterna.

**113 §.** *Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafikpersonal.* I paragrafens 2 mom. föreslås en teknisk rättelse där "som tillhandahåller flyginformationstjänster" ska strykas i början av mening.

Enligt 113 § 2 mom. i den gällande luftfartslagen krävs certifikat och medicinskt intyg endast av AFIS-personal (*Aerodrome Flight Information Service*, AFIS) som tillhandahåller flyginformationstjänster på en flygplats. Flyginformationstjänster tillhandahålls dock också på rutter, och enligt punkt 6 i luftfartsföreskriften ANS M1-7 är AFIS-behörighet en förutsättning för tillhandahållande av flyginformationstjänster. Enligt motiveringen till regeringens proposition (RP 79/2014 rd) som gäller luftfartslagen 864/2014 motsvarar paragrafen fortfarande 119 § i luftfartslagen (1194/2009). Denna paragraf har inte avgränsats endast till att omfatta flyginformationstjänster, utan den lyder "AFIS-personal ska ha: 1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt certifikat [...]". Således har syftet de facto inte varit att avgränsa kravet endast till att omfatta AFIS-personal som tillhandahåller flyginformationstjänster på en flygplats.

Dessutom rättas förteckningen i 2 mom. så att 2 och 3 punkten sammanslås varefter 4 punkten blir en ny 3 punkt. Förteckningens 2 och 3 punkt separerades felaktigt när den nya luftfartslagen trädde i kraft år 2014. Enligt lagens förarbeten (RP 79/2014 rd) var avsikten inte att ändra bestämmelsen på denna punkt.

**115 a §.** *Tillgång till information för användare av U-space.*

I nya 115 a § föreskrivs om rätten till information för användare av U-space-tjänster. Enligt bilaga II till U-space-genomförandeförordningen ska leverantörer av gemensamma informationstjänster säkerställa att den information som avses i artikel 5.1, 5.2 och 5.3 finns tillgänglig online genom gemensam öppen, säker, skalbar och hållbar teknik som kan stödja de nivåer av tillgänglighet och prestanda som krävs, och som säkerställer driftskompatibiliteten och den fria rörligheten för U-space-tjänster i unionen. Leverantörer av gemensamma informationstjänster ska ge relevanta myndigheter, leverantörer av flygtrafikledningstjänster, leverantörer av U-space-tjänster och UAS-operatörer tillgång till gemensam information på icke-diskriminerande grund, inbegripet med samma nivå av datakvalitet, datalagens och dataskydd. Sådana uppgifter är bland annat horisontella och vertikala gränser för U-space-lufterummet, UAS:ets förmåga och prestandakrav som förutsätts där, prestandakrav för U-space-tjänster, en förteckning över certifierade leverantörer av U-space-tjänster som erbjuder U-space-tjänster i U-space-lufterummet, identifiering av och kontaktuppgifter för aktiva leverantörer av U-space-tjänster, U-space-tjänster som tillhandahålls, UAS-zoner som är relevanta för U-space-lufterummet, statiska och dynamiska luftströmsrestriktioner som fastställts av relevanta myndigheter och som permanent eller tillfälligt begränsar den luftströmsvolym inom U-space-lufterummet där UAS-drift kan utföras samt U-space-tjänstleverantörens servicevillkor.

Tillgängliggörande av information om trafik och trafikrelaterade tjänster behandlas i flera författningar. Bestämmelser om tillgängliggörande av information om konventionell luftfart för aktörer finns i internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s standarder och rekommendationer som gäller informationssystem för luftfart och nationella luftfartshandböcker samt i bestämmelser om EU:s gemensamma europeiska lufttrum. Dessutom föreskrivs om offentliggörande av information om trafiknät i form av rumsliga data i det så kallade inspire-direktivet och de nationella genomförandeförfattningarna rörande det (lagen och förordningen om en infrastruktur för geografisk information).

Det primära målet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet) av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag är att påskynda ett samordnat införande och användning av intelligenta transportsystem (Intelligent Transport Systems, ITS) i trafiken och via gränssnitt även i andra transportslag i hela Europa. I direktivet avses med intelligenta trafiksystem och ITS-system bland annat system i vilka informations- och kommunikationsteknik tillämpas på vägtransportområdet, inklusive infrastruktur, fordon och användare, och för trafikledning och mobilitetshantering, samt för gränssnitt mot andra transportslag.

I EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet (COM(2020) 789 final) som offentliggjordes i december 2020 konstateras att säkerställandet av en hållbar, smart och anpassningsbar utveckling inom transportsektorn förutsätter en övergripande förnyelse av det europeiska transportsystemet. I detta arbete är digitaliseringen av transportsektorn en nyckelfaktor. I strategin betonas vikten av att införa smarta transportsystem samt utveckla digitala, multimodala mobilitetstjänster och samverkande uppkopplad och automatiserad mobilitet. Främjandet av hållbar mobilitet förutsätter också en bättre multimodalitet mellan olika transportslag. I synnerhet U-space-lufterum som inrättas i anslutning till områden med livlig trafik kan ha anknytningspunkter till lokala smarta transportsystem (bland annat lägesinformation).

**116 a §. Register över mode S-koder.** I nya föreslagna 116 a § föreskrivs om ett register över mode S-koder för transponderar. Transport- och kommunikationsverket och de tidigare luftfartsmyndigheterna har administrerat detta register i anslutning till sina flygsäkerhetsrelaterade uppgifter, men en uttrycklig bestämmelse om detta har inte funnits i lagstiftningen. Innehållet i den nya paragrafen motsvarar på det stora hela det som föreskrivs om registret över automatiska nödradiosändare i 122 § i luftfartslagen.



En transponder är en anordning som synliggör luftfartyg och gör det möjligt att identifiera dem med flygtrafikledningens radarutrustning eller andra luftfartygs antikollisionssystem. Transpondern sänder automatiskt identifieringsuppgifter och annan information som respons på signalen från flygtrafikledningens radar. Det är fråga om en radiosändare som enligt 39 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) kräver radiotillstånd som beviljas av Transport- och kommunikationsverket.

En transponder kan fungera i olika lägen (mode). Av dem är mode A standardfunktionen där transpondern svarar på en markbaserad radars förfrågan enbart med transponderns sifferkod. I mode C innehåller responsen också information om luftfartygets höjd. I mode S sänder transpondern dessutom luftfartygets individuella beteckning utifrån vilken luftfartyget kan identifieras. Detta förbättrar flygtrafikledningens lägesmedvetenhet och möjliggör selektiva transponderförfrågningar, vilket minskar svarsflödet när trafiken är livlig. En transponder som fungerar i mode S är också en förutsättning för luftfartygens TCAS-antikollisionssystem (traffic alert and collision avoidance system). Med hjälp av den kommunicerar luftfartygens transpondrar sinsemellan och varnar för kollisionsrisker.

Kravet på att ett luftfartyg ska ha en transponder baserar sig på EU:s förordning om flygdrift (Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008) samt när det gäller trafik enligt instrumentflygregler på kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1207/2011 om krav på övervakningens prestanda och driftskompatibilitet för det gemensamma europeiska luftrummet. Enligt artikel 7.4 i den sist nämnda förordningen ska operatörer säkerställa att alla Mode S-transpondrar ombord på de luftfartyg de använder har en luftfartygs 24-bitars Icao-kod som motsvarar den registrering som tilldelats av den stat där luftfartyget är registrerat. På andra luftfartyg som inte omfattas av de ovan nämnda förordningarnas tillämpningsområde och i trafik krävs transponder, om luftfartyget opererar i en så kallad transponderzon (TMZ, Transponder Mandatory Zone), som en behörig myndighet kan inrätta enligt punkt SERA.6005 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 (gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser). De transponderzoner som används i Finland har med stöd av 109 § i luftfartslagen utsetts genom luftfartsföreskriften OPS M1-31. Bestämmelser om tilldelningen av interrogator-koder till mode S-operatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänster finns i kommissionens förordning (EG) nr 262/2009 om fastställande av krav för en samordnad tilldelning och användning av Mod S-interrogator-koder för det gemensamma europeiska luftrummet.

För att luftfartyg ska kunna åtskiljas med hjälp av respons från mode S-transpondrar ska de tilldelas specifika beteckningar dvs. mode S-koder. Kravet att föra register över mode S-koder baserar sig på internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s standarder (Annex 10, Aeronautical Telecommunications, Volume IV Surveillance and Collision Avoidance Systems). Transport- och kommunikationsverket anger en mode S-kod för luftfartyg som förs in i luftfartygsregistret. På sistone har det dock uppstått behov av att ange sådana koder även för till exempel obemannade luftfartyg, som opererar i luftrum, där det av säkerhetsrelaterade skäl är viktigt att synliggöra dem för flygtrafikledningen. Obemannade luftfartyg ska dock registreras endast om de används för verksamhet inom en så kallad certifierad kategori (genomförandeförordningen om obemannad luftfart (EU) 2019/947, artikel 14). Dessutom kan transponder i mode S även användas i fordon som rör sig på flygplatser. Därför är det motiverat att särskilt föreskriva om ett register över transpondrars mode S-koder.

I paragrafen ingår bestämmelser om målet för registret över mode S-koder och om vilka grundläggande uppgifter och relevanta uppgifter med tanke på användningssyftet som får och ska föras in i registret. Dessa uppgifter utgörs av kontaktuppgifter för luftfartygets, fordonets eller

anordningens ägare eller användare, transponderns identifieringskod samt luftfartygets eller en annan anordnings eventuella registreringsbeteckning eller motsvarande beteckning. I registret får även införas andra uppgifter om luftfartyget enligt internationella standarder och internationell praxis. Bestämmelserna om obligatoriska underrättelser, lagring av personuppgifter och utlämnande av uppgifter motsvarar bestämmelserna om registret över automatiska nödradiosändare i 122 § i luftfartslagen.

**146 §.** *Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet.* Till paragrafens 1 mom. fogas de nya punkterna 15, 16 och 17 i förteckningen.

Paragrafens 14 punkt ändras så att punkten i slutet ersätts med kommatecken.

I den nya 15 punkten i paragrafen nämns en leverantör av U-space-tjänster och i den nya 16 punkten en leverantör av gemensamma tjänster för U-space. Dessa aktörer enligt U-space-genomförandeförordningen fogas till förteckningen över de aktörer i vars verksamhet Transport- och kommunikationsverket kan ingripa med åtgärder enligt 147–149 § i luftfartslagen, dvs. med administrativa påföljder som gäller tillstånd som en organisation har beviljats.

Leverantörer av U-space-tjänster och exklusiva leverantörer av gemensamma informationstjänster ska certifieras enligt kapitel V i U-space-genomförandeförordningen. Eftersom certifieringsbehörigheten baserar sig direkt på förordningen, behövs inga nationella bestämmelser om detta.

I den nya 17 punkten i paragrafen nämns en leverantör av tjänster för stationsplattor. Enligt definitionen i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 avses med ledningstjänst för trafik på plattan tjänster som tillhandahålls för att leda luftfartygs och fordons aktiviteter och rörelser på en platta. Enligt samma förordning, liksom också enligt 75 § i luftfartslagen avses med platta ett begränsat område avsett för att ta emot luftfartyg i samband med på- eller avstigning av passagerare, lastning eller lossning av post eller gods eller för tankning, parkering eller underhållsarbete. Tillhandahållandet av tjänster för stationsplattor är anmälningspliktig verksamhet enligt förordning (EU) nr 139/2014. Eftersom Transport- och kommunikationsverkets behörighet att ta emot dessa anmälningar följer direkt av förordningen och 3 § i luftfartslagen, är det inte motiverat att föreskriva om detta nationellt. Det är dock motiverat att foga leverantörer av tjänster för stationsplattor till förteckningen över de aktörer i vars verksamhet Transport- och kommunikationsverket kan ingripa med åtgärder enligt 147–149 § i luftfartslagen, dvs. med administrativa påföljder som gäller tillstånd som en organisation har beviljats.

**158 §.** *Flyghinder.* Det föreslås att paragrafens 4 mom. ändras för att precisera bemyndigandet av Transport- och kommunikationsverket enligt momentet. Enligt momentet kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om konstruktionen för hinder, märkning av hinder, befrielse från tillståndsplikt för hinder enligt momentet, om hindret inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygproceduren eller om hindret är beläget i omedelbar närhet av ett befintligt hinder eller av motsvarande tekniska aspekter.

Paragrafens 5 och 6 mom. föreslås bli upphävda. Bestämmelserna om beviljande av flyghindertillstånd ingår i föreslagna nya 158 a §.

I 158 § 5 mom., som föreslås bli upphävd, föreskrivs att ansökan om flyghindertillstånd ska åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst och när det gäller vindkraftverk som placeras på havsområden även ett utlåtande av Gränsbevakningsväsendet. En motsvarande bestämmelse föreslås inte i nya 158 a §.

Utlåtande av leverantören av flygtrafikledningstjänster behandlas ovan i avsnitt 3 Nuläge och bedömning av nuläget. Det gällande förfarandet för utlåtanden är problematiskt. För det första har leverantören av flygtrafikledningstjänster tagit ut en avgift för utlåtanden av tillståndssökande, trots att det inte finns särskilda bestämmelser om avgifterna i lagstiftningen. För det andra anser leverantören av flygtrafikledningstjänster att den till följd av den ändrade lagstiftningen inte kan bedöma konsekvenser i situationer där ansökan om flyghindertillstånd påverkar sådana flygprocedurer som den inte själv har planerat.

I förfarandet enligt den gällande lagen har leverantören av flygtrafikledningstjänster i vissa situationer som stöd för sitt eget utlåtande begärt utlåtanden av dem som det planerade flyghindret kan antas påverka. Framöver vore det också mycket viktigt att som stöd för Transport- och kommunikationsverkets tillståndsprocess begära utlåtanden om planerade flyghinder av alla dem som ärendet gäller.

Till skillnad från de övriga bestämmelserna i lagen föreslås att bestämmelserna om flyghinder i 158, 158 a, 158 b, 158 c och 158 d § ska träda i kraft först den 1 juli 2023, så att Transport- och kommunikationsverket och Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab hinner förbereda sig för ändringen i sin verksamhet.

**158 a §. Beviljande av flyghindertillstånd.** I den nya föreslagna paragrafen föreskrivs om beviljande av flyghindertillstånd.

Enligt paragrafens 1 mom. beviljar Transport- och kommunikationsverket på ansökan flyghindertillstånd, precis som enligt den gällande lagstiftningen. Tillstånd kan sökas av anordningens, byggnadens, konstruktionens eller märkets ägare, innehavare eller huvudman. I den gällande lagen finns inga bestämmelser om sökanden av tillstånd, men den föreslagna bestämmelsen motsvarar nuvarande praxis.

Transport- och kommunikationsverket ska innan tillstånd beviljas utreda flyghindrets konsekvenser för flygtrafikens smidighet och flygplatsoperatören. Som stöd för utredningen ska Transport- och kommunikationsverket begära utlåtanden av leverantören av flygtrafikledningstjänsten, flygplatsoperatören, planerarna av flygprocedurerna och de övriga parterna.

Enligt paragrafens 2 mom. ska tillstånd i regel beviljas. Tillstånd ska beviljas, om flygsäkerheten inte äventyras och om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygförfarandet så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik.

**158 b §. Register över flyghinder.** I paragrafens 1 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket för ett register över flyghinder. Bestämmelsen motsvarar regleringen enligt lagen om en infrastruktur för geografisk information (451/2009) och statsrådets förordning om en infrastruktur för geografisk information (725/2009) till den del att Transport- och kommunikationsverket otvetydigt svarar för registret över flyghinder som utgör geografisk information för luftfart.

I dag administrerar Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab registret över flyghinder, men om detta föreskrivs inte uttryckligen i lag. Denna praxis har sin bakgrund i uppsjälkningen av luftfartsförvaltningen i olika myndigheter och bolag.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om de uppgifter som ska antecknas i registret. I registret införs namnet på och kontaktuppgifterna för innehavaren av tillståndet för flyghinder samt teknisk

information om flyghindret. Innehavaren av tillståndet för flyghinder ska utan dröjsmål informera Transport- och kommunikationsverket eller en instans som myndigheten utsett om förändringar i hindret och kontaktuppgifterna.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs att raderas uppgifterna i registret 10 år efter avlägsnandet av flyghindret, om inte något annat följer av internationella förpliktelser eller lagstiftning.

**158 c §. Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter.** Det föreslås att en ny 158 c § om överföring av förändret av register över flyghinder fogas till lagen.

Enligt paragrafens 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket köpa tjänster för förändret av registret över flyghinder samt direkt relaterade produktions-, förvaltnings- och utvecklingsuppgifter av Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab. Tjänsteleverantören lämnar ut uppgifter i registret över flyghinder via Transport- och kommunikationsverkets gränssnitt.

De grundlagsrelaterade aspekterna i fråga om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter bedöms i avsnitt 12 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning. Det föreslås att en bestämmelse om möjligheten att överföra offentliga förvaltningsuppgifter införs för att göra det möjligt att administrera registret över flyghinder så effektivt och ändamålsenligt som möjligt.

Enligt 40 § 2 mom. 2 punkten i upphandlingslagen upphandlingen av tekniska skäl eller av skäl som anknyter till skydd av ensamrätt bara kan genomföras av en viss leverantör; en ytterligare förutsättning är att det inte finns något förnuftigt alternativ eller substitut och att avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstgjord begränsning av villkoren för upphandlingen.

Den upphandlande enheten ska påvisa att det inte finns en motsvarande produkt eller tjänst som gör det möjligt att uppnå samma resultat. Tillämpningen av bestämmelsen ska dock motiveras.

Möjligheten att överföra uppgiften med stöd av lagen endast till Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab anses vara motiverad, eftersom bolaget innehar det befintliga registret över flyghinder och därigenom även historisk information om beviljade flyghindertillstånd, medan andra aktörer saknar motsvarande databaser och -system.

Utifrån uppgifter i registret över flyghinder sammanställer bolaget också geodata, som även framöver kommer att vara en väsentlig uppgift för registerföraren.

I dag har Transport- och kommunikationsverket inget gränssnitt till uppgifterna i registret över flyghinder. Det föreslås särskilda bestämmelser om detta framöver. Det är motiverat att den myndighet som beviljar flyghindertillstånd har tillgång till historisk information om beviljade flyghindertillstånd.

I paragrafens 2 mom. föreslås en hänvisning till 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transport-service, i vilka det detaljerat föreskrivs om överföring och skötsel av offentliga förvaltningsuppgifter.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som är anställd av en tjänsteleverantör som avses i 1 mom. när denne utför uppgifter som avses i det nämnda momentet. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

**158 d §. Utlämnande av uppgifter ur registret över flyghinder.** Det föreslås att en ny 158 d § om utlämnande av uppgifter ur registret över flyghinder fogas till lagen.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs att på utlämnande av uppgifter ur registret över flyghinder tilllämpas vad som föreskrivs om utlämnande av uppgifter ur trafikregistret i 28 kap. i lagen om transportservice och vad som föreskrivs om geografisk information i lagen om en infrastruktur för geografisk information.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att den som svarar för registret över flyghinder ska se till att tekniska data om flyghinder är fritt tillgängliga i maskinläsbart format via ett öppet gränssnitt. Dessa data ska ha ett format utifrån vilket det inte går att identifiera enskilda personer och att sekretessbelagd information inte röjs.

Den som för registret över flyghinder ska öppna ett gränssnitt via vilket information om flyghinder är tillgänglig.

De situationer i vilka uppgifter ur registret över flyghinder lämnas ut kan variera avsevärt. För det första kan enskilda medborgare eller leverantörer begära uppgifter, och då är det i allmänhet fråga om uppgifter som gäller enskilda flyghinder. Det kan också vara fråga om aktörer inom obemannad luftfart och förfrågningar om geodata av företag som tillhandahåller tjänster för dem, och antalet sådana förfrågningar väntas öka. För det tredje kan det vara fråga om uppgifter som lämnas ut till luftfartsinformationstjänster för publicering i AIS-publikationer.

## **7.2 Lagen om transportservice**

**127 §. Bruksflygtillstånd.** Det föreslås att bemyndigandet av Transport- och kommunikationsverket i paragrafens 4 mom. ändras så att föreskrifter utöver verksamhet som kräver bruksflygtillstånd även kan meddelas om anmälningspliktig verksamhet. Enligt föregående 3 mom. kan Transport- och kommunikationsverket tillåta att bruksflyg bedrivs efter anmälan eller utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten.

**128 §. Anmälan om flygverksamhet som bedrivs med vissa luftfartyg.** I paragrafens 1 mom. föreslås en teknisk rättelse för att klargöra att bestämmelsen endast avser kommersiella transporter av passagerare eller klubbverksamhet, där passagerare debiteras en avgift för flygkostnaderna och eventuellt en andel av underhållskostnaderna för luftfartyget. En anmälan om transport av passagerare med ett historiskt luftfartyg, ett tidigare militärt luftfartyg eller en replika av ett sådant luftfartyg behöver inte göra till Transport- och kommunikationsverket när en avgift eller annan ersättning inte tas ut för flygningen. Detta framgår också av motiveringen till den tidigare paragrafändringen i regeringens proposition (RP 197/2021 rd).

## **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

Det nationella genomförandet av U-space-genomförandeförordningen sker endast delvis på lagnivå. I förordningen föreskrivs om ett stort antal uppgifter relaterade till U-space-luftrum, om vilka det inte föreskrivs i nationell lagstiftning. Till den del som regleringen tillåter nationell prövning av en behörig myndighet enligt genomförandeförordningen fattas beslut om detta av Transport- och kommunikationsverket.

Exempel på sådana ärenden är prestandakrav på U-space-tjänster och obemannade luftfartygssystem som används i U-space-luftrum och som sannolikt kommer att definieras i en föreskrift om UAS-zoner av Transport- och kommunikationsverket. Ett annat exempel är ytterligare tjänster vid sidan obligatoriska tjänster för U-space-luftrum, om vilka också föreskrivs genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

Utöver föreskrifter om U-space behövs det en hel del myndighetsanvisningar och fastställande av interna förfaranden.

## **9 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagen om ändring av luftfartslagen och lagen om ändring av lagen om transport-service ska träda i kraft den 26 januari 2023 då U-space-genomförandeförordningen blir tillämplig. Det föreslås dock att 158 § och 158 a § – 158 d § ska träda i kraft först den 1 oktober 2023.

## **10 Genomförande och uppföljning**

En avsevärd del av det nationella genomförandet av U-space-genomförandeförordningen förutsätter sker i Finland genom föreskrifter och beslut av Transport- och kommunikationsverket. Ämbetsverket börjar bereda dem redan innan de föreslagna lagändringarna träder i kraft.

Konsekvenserna av de föreslagna lagändringarna följs upp vid kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket utifrån respons av intressenter och praktiska erfarenheter. Eventuella ändringsbehov prövas i samband med kommande lagstiftningsprojekt.

## **11 Förhållande till andra propositioner**

### **11.1 Samband med andra propositioner**

Propositionen har inte kopplingar till andra propositioner som bereds eller behandlas för närvarande.

### **11.2 Förhållande till budgetpropositionen**

Propositionen har inte kopplingar till budgetpropositionen.

## **12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

### **12.1 Inledning**

I propositionen ingår förslag, vars förhållande till grundlagen bör bedömas. Förslaget som gäller 158 § i luftfartslagen ingår materiellt i den gällande luftfartslagen.

Nedan bedöms förhållandet mellan förslaget till ändringen av luftfartslagen och grundlagen samt lagstiftningsordningen i förhållande till varje relevant bestämmelse i grundlagen.

#### *Näringsfrihet*

De allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna är att den baserar sig på lag, lagen är exakt och noggrant avgränsad, begränsningen är godtagbar och proportionell samt iakttagande av integriteten hos de primära grundläggande fri- och rättigheterna, rättsskyddets tillräcklighet och de mänskliga rättigheterna.

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom näring som han eller hon valt fritt. Beviljande av lagstadgad exklusiv rätt för en

aktör att bedriva viss verksamhet är en begränsning av näringsfriheten. En sådan begränsning kan dock vara godtagbar och förenlig med proportionalitetsprincipen.

Enligt nya 108 a § 1 mom. i propositionen om ändring av luftfartslagen kan statsrådet utse en leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space som tillhandahåller gemensamma informationstjänster med exklusiv rätt för ett eller flera U-space-luftrum. En sådan bestämmelse anknyter till näringsfriheten, eftersom den gör det möjligt att ingripa i utbudet och konkurrensen mellan företag.

I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet bedömt exklusiva rättigheter när det bland annat gäller alkoholförsäljning (t.ex. GrUU 48/2017 rd) och penningspel (t.ex. GrUU 23/2000 rd). I fråga om dessa aktiviteter har monopol ansetts vara motiverat i synnerhet för att minska de olägenheter som alkohol och penningspel medför. Motsvarande grunder finns inte när det gäller tillhandahållande av gemensamma informationstjänster för U-space med exklusiv rätt.

Föreslagna 108 a § i luftfartslagen möjliggör beviljande av exklusiv rätt för tillhandahållande av gemensamma informationstjänster, men det är också möjligt att ordna tjänsterna med hjälp av en så kallad decentraliserad modell. Enligt U-space-genomförandeförordningen kan exklusiv rätt beviljas alla eller en del U-space-luftrum som en medlemsstat svarar för. Det är således inte nödvändigtvis exklusiv rätt som gäller hela Finlands territorium.

När det gäller gemensamma informationstjänster kan det anses att tillgången till tjänsterna, deras kvalitet och en adekvat organisering av dem kan förutsätta beviljande av exklusiv rätt.

#### *Överföring av lagstiftningsbehörighet på en myndighet*

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan en myndighet genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Därtill ska bemyndigandet enligt grundlagen vara exakt avgränsat i fråga om tillämpningsområde. En särskild orsak att utfärda bestämmelser om en myndighets rätt att utfärda föreskrifter är bland annat reglering som är teknisk och innehåller få detaljer (GrUU 52/2001 rd, GrUU 46/2001 rd) och som inte innehåller betydande utövande av prövningsrätt (GrUU 43/2000 rd). De ärenden som omfattas av en befogenhet att utfärda föreskrifter ska fastställas noggrant i lagen, och dess tillämpningsområde ska vara exakt avgränsat (RP 1/1998 rd).

Lagförslaget till ändring av 11 d §, 115 a § och 158 § i luftfartslagen innehåller bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket. I de föreslagna bemyndigandena är det fråga om teknisk reglering eller reglering av vissa detaljer som inte inbegriper någon större prövningsrätt.

Till sin karaktär motsvarar bestämmelserna om inrättande av U-space-luftrum i 11 d § i lagförslaget som gäller luftfartslagen till exempel bestämmelserna om inrättande av farliga områden (11 c §) och UAS-zoner (11 a och b §). Dessa områden inrättas alltid för viss tid. Eftersom Transport- och kommunikationsverket redan i dag tillfälligt kan begränsa eller förbjuda luftfart, är bemyndigandet för inrättande av luftfartszoner som begränsar luftfarten enligt 11 d § inte heller helt ny till sin karaktär.

Enligt lagförslaget till 115 a § i luftfartslagen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om att göra information om U-space tillgänglig. Även i dessa bemyndiganden är det fråga om teknisk reglering eller reglering av vissa detaljer som inte inbegriper någon större prövningsrätt.

I lagförslaget till 158 § 4 mom. i luftfartslagen föreskrivs om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket i fråga om flyghinder. I fråga om bemyndigandet motsvarar den föreslagna paragrafen 4 mom. i den gällande lagen, men bemyndigandet har preciserats. Enligt momentet kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om konstruktionen för hinder, märkning av hinder, befrielse från tillståndsplikt för hinder enligt momentet, om hindret inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygprocedurerna eller om hindret är beläget i omedelbar närhet av ett befintligt hinder eller av motsvarande tekniska aspekter. De föreslagna bemyndigandena är detaljerat och exakt avgränsade. I sin utlåtandepraxis har grundlagsutskottet (t.ex. GrUU 25/2000 rd, GrUU 52/2001 rd och GrUU 16/2002 rd) ansett att det är motiverat att bemyndiga en tillsynsmyndighet att meddela detaljerade föreskrifter.

De ovan beskrivna bestämmelserna om bemyndigande uppfyller förutsättningarna enligt 80 § 2 mom. i grundlagen. Bemyndigandet gäller en avgränsad målgrupp och tekniska rutiner relaterade till yrkes- och fritidsverksamhet. Regleringens materiella innebörd förutsätter inte reglering genom lag eller förordning. De föreslagna bestämmelserna om befullmäktigande är exakt avgränsade och detaljerade i fråga om tillämpningsområdet.

#### *Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter*

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter (sammanfattat GrUU 26/2017 rd, s. 47–51).

Enligt förarbetena (RP 1/1998 rd, s.179/I) framhäver ordalydelsen i 124 § i grundlagen att offentliga förvaltningsuppgifter i regel ska skötas av myndigheter och att uppgifter av detta slag endast i begränsad utsträckning kan anförtros andra än myndigheter. Med offentliga förvaltningsuppgifter avses relativt vidsträckt förvaltningsuppgifter som omfattar till exempel verkställigheten av lagar samt beslutsfattande om enskilda personers och sammanslutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner. Den föreslagna bestämmelsen inbegriper både överföring av uppgifter som för närvarande ankommer på myndigheterna och överföring av nya till förvaltningen hänförliga uppgifter på andra än myndigheter (RP 1/1998 rd, s. 179/II).

Enligt föreslagna nya 108 a § i luftfartslagen kan Transport- och kommunikationsverket köpa tjänster för tillgängliggörande av CIS-uppgifter av en privat eller offentlig tjänsteleverantör. Enligt föreslagna nya 11 e § i luftfartslagen kan Transport- och kommunikationsverket på motsvarande sätt köpa tjänster för tillgängliggörande av uppgifter om UAS-zoner av en privat eller offentlig tjänsteleverantör. Enligt föreslagna nya 158 c § i luftfartslagen kan Transport- och kommunikationsverket köpa tjänster för administration av registret över flyghinder samt direkt relaterade tjänster för produktion, administration och utveckling av Fintraffic Flygtrafikfjänt Ab.

Dessa uppgifter inbegriper inte betydande utövning av offentlig makt, som enligt grundlagsutskottet kan vara rätt att använda tvångsmedel baserad på självständig prövning eller rätt att i övrigt avsevärt ingripa i individuella grundläggande fri- och rättigheter (GrUU 1/2008 rd och GrUU 20/2002 rd). Verksamheten inbegriper inte förvaltningsbeslut utan går ut på så kallad faktisk förvaltning som till sin karaktär är teknisk och som inte involverar utövning av betydande offentlig makt.



Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis kan det vara motiverat att överföra förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter till exempel då uppgifterna förutsätter avancerad specialisering (GrUU 37/2010 rd) eller i övrigt är motiverat för att utföra uppgifter på ett ändamålsenligt (GrUU 12/2014 rd). Kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor och det måste bedömas från fall till fall huruvida kravet uppfylls varje gång då en offentlig förvaltningsuppgift föreslås bli anförtrodd någon utanför myndighetsorganisationen (se t.ex. GrUU 5/2014 rd, s. 3, GrUU 23/2013 rd, s. 3, GrUU 10/2013 rd, s. 2/II, GrUU 6/2013 rd och GrUU 53/2010 rd). Vid bedömningen av ändamålsenligheten ska särskilt uppmärksammas dels förvaltningens effektivitet och övriga interna behov, dels enskilda personers och sammanslutningars behov. Dessutom ska arten av förvaltningsuppgifterna beaktas. Kravet på ändamålsenlighet kan således när det är fråga om uppgifter i samband med serviceproduktion uppfyllas lättare än till exempel i fråga om beslutsfattande som gäller en enskild persons eller sammanslutnings centrala rättigheter.

Den föreslagna överföringen av behörighet kan anses vara motiverad med tanke på en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna, eftersom uppgifterna uttryckligen förutsätter användning av informationssystem relaterade till luftfartsinformation och övergripande kompetens i fråga om hantering av luftfartsinformation, dvs. det är fråga om uppgifter som kräver specialisering. När det gäller utläggningen av registeruppgifterna på entreprenad enligt föreslagna 158 c § i luftfartslagen är det fråga om ett register som de facto redan administreras av Fintraffic Flygtrafik-tjänst Ab och som andra aktörer saknar. Den föreslagna överföringen av behörighet går ut på att tillhandahålla tjänster, och det är inte fråga om överföring av beslutandemakt som gäller individers rättigheter.

Det har varit grundlagsutskottets vedertagna tolkning att kravet på rättssäkerhet och god förvaltning ska skrivas in i lag när förvaltningsuppgifter förs över på någon annan än en myndighet (GrUU 26/2001 rd, GrUU 2/2001 rd). I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet ansett att det för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska anses vara uppfyllda i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen krävs att ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar (t.ex. GrUU 50/2017 rd). Enligt förslagen handlar den som gör information tillgänglig under tjänsteansvar vid utförandet av offentliga förvaltningsuppgifter. Dessutom tryggas de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och de övriga kraven för god förvaltning genom att de allmänna förvaltningslagarna och bestämmelserna i 25 kap. i lagen om transportservice, som tryggar individens ställning till exempel mot krav av tjänsteleverantörer, iakttas vid utförandet av dessa förvaltningsuppgifter. (t.ex. GrUU 53/2014 rd, GrUU 37/2010 rd, GrUU 16/2002 rd).

I de föreslagna bestämmelserna om överföring av uppgifter i luftfartslagen finns hänvisningar till lagen om transportservice. I denna lag finns en bestämmelse om straffrättsligt tjänsteansvar. I lagen om transportservice finns dessutom en informativ hänvisning till skadeståndslagen (412/1974). Däremot finns ingen hänvisning till allmänna förvaltningslagar. Till följd av 124 § i grundlagen krävs det inte att det i lag alltid hänvisas till allmänna förvaltningslagar, eftersom de allmänna förvaltningslagarna tillämpas med stöd av de i dem ingående bestämmelserna om tillämpningsområde, definition på myndighet eller enskildas skyldighet att ge språklig service också på enskilda när de utför ett offentligt förvaltningsuppdrag (t.ex. GrUU 50/2017 rd).

Med tanke på säkerställandet av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning är det också viktigt att övervaka offentliga förvaltningsuppgifter som överförs på enskilda (t.ex. GrUU 43/2002 rd) och behörighetsvillkoren (GrUU 40/2002 rd). I faktisk verksamhet kan man se till att kraven visavi grundläggande fri- och rättigheter, rättssäkerhet och god förvaltning uppfylls genom att lagstiftningen generellt är exakt och korrekt och att de som utför uppgifterna är lämpliga och kompetenta (t.ex. GrUU 26/2017 rd).

Bestämmelser om myndighetstillsyn över bolaget och den föreslagna överföringen av tjänsterna finns också i lagen om transportservice. Enligt 215 § i lagen om transportservice utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över tjänsteleverantörernas verksamhet.

Förslagen som tangerar grundläggande fri- och rättigheter i propositionen är exakt avgränsade och står i ett motiverat förhållande till de rättsobjekt som ska skyddas. Den föreslagna regleringen har avgränsats endast i den omfattning som anses vara nödvändigt och proportionellt i förhållande till de bakomliggande målen. Förslagen ingriper inte i de centrala grundläggande fri- och rättigheterna som tryggas i grundlagen.

På de grunder som anges ovan föreslås att lagförslaget ska behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

## Lag

### om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i luftfartslagen (864/2014) 158 § 5 och 6 mom., sådana de lyder i lag 965/2018,  
*ändras* 2 § 27 punkten, rubriken till 6 kap., 113 § 2 mom., 146 § 14 punkten och 158 § 4 mom.,  
sådana de lyder i 2 § 27 punkten och 146 § 14 punkten i lag 1327/2021 samt 113 § 2 mom. och 158 § 4 mom. i lag 965/2018, och  
*fogas* till 2 §, sådan den lyder i lag 534/2020 och 1327/2021, nya 28–30 punkter, till lagen nya 11 och 11 e §, till 88 §, sådan den lyder i lag 965/2018, ett nytt 4 mom., till lagen nya 108 a , 115 a och 116 a §, till 146 §, sådan den lyder i lag 1327/2021, nya 15–17 punkter och till lagen nya 158 a–158 d §,  
som följer:

#### 1 kap

#### Allmänna bestämmelser

#### 2 §

#### Definitioner

I denna lag avses med

---

27) *genomförandeförordningen om flygledningstjänst* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafik-tjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011, sådan denna genomförandeförordning lyder ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469,

28) *U-space-genomförandeförordningen* kommissionens genomförandeförordning om ett regelverk för U-space (EU) 2021/664,

29) *leverantör av U-space-tjänster* en juridisk person som avses i artikel 2.2 i U-space-genomförandeförordningen och som enligt förordningen är certifierade som leverantörer av U-space-tjänster i *U-space-luftrum* som avses i artikel 2.2.1,

30) *leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space* en tjänsteleverantör som avses i artikel 2.4 U-space-genomförandeförordningen och som tillhandahåller gemensamma informationstjänster i U-space-luftrum.

#### 11 d §

#### *U-space-luftrum*

Transport- och kommunikationsverket kan genom beslut inrätta ett U-space-luftrum för högst tre år, och där kan verksamhet bedrivas med obemannade luftfartygssystem endast med stöd av U-space-tjänster.

#### 11 e §

##### *Tillgänglig information om UAS-zoner*

Transport- och kommunikationsverket svarar för att informationen om UAS-zoner och U-space-luftrum är tillgänglig i ett allmänt använt enhetligt digitalt format. Transport- och kommunikationsverket kan åta sig denna uppgift eller köpa tjänsterna av privata eller offentliga tjänsteleverantörer. Vid överföring av uppgifter och utförandet av dem iakttas bestämmelserna i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

På den som är anställd hos en sådan tjänsteleverantör och som avses i 1 mom. ovan tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när han eller hon utför uppgifter som avses i detta mom. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

#### 6 kap

##### **Tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall**

#### 88 §

##### *Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen*

---

Transport- och kommunikationsverket kan förbjuda eller begränsa användningen av en flygplats om det är nödvändigt för att upprätthålla territorialövervakningen, gränssäkerheten, landets försvar, polisverksamheten, räddningsverksamheten eller den allmänna ordningen och säkerheten för högst fyra veckor.

#### 108 a §

##### *Tillhandahållande av gemensamma informationstjänster för U-space*

Statsrådet kan utse en leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space som tillhandahåller gemensamma informationstjänster med exklusiv rätt för ett eller flera U-space-luftrum som inrättats enligt 11 d §. Innan leverantören av de gemensamma informationstjänsterna utses ska inrikesministeriet och försvarsministeriet höras. Om leverantören av gemensamma informationstjänster beviljas exklusiv rätt, ska den information som avses i artikel 5.1–3 i U-space-genomförandeförordningen göras tillgänglig för den exklusiva leverantören av gemensamma informationstjänster, och tjänsteleverantören ska lämna ut den enligt nämnda artikel.

Transport- och kommunikationsverket svarar som en del av de gemensamma informationstjänsterna för U-space-luftrum för att den information som avses i artikel 5.1–3 i U-space-genomförandeförordningen görs tillgänglig, om leverantören av de gemensamma tjänsterna för U-space inte beviljas exklusiv rätt enligt 1 mom. Transport- och kommunikationsverket kan åta sig denna uppgift eller köpa tjänsterna av privata eller offentliga tjänsteleverantörer. Vid överföring av uppgifter och utförandet av dem iakttas bestämmelserna i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

På den som är anställd hos en sådan tjänsteleverantör och som avses i 2 mom. ovan tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när han eller hon utför uppgifter som avses i detta mom. Det finns bestämmelser om skadeståndsansvaret i skadeståndslagen.

#### 113 §

##### *Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafik-tjänstpersonal*

---

AFIS-personal som tillhandahåller flyginformationstjänster ska ha

- 1) av Transport- och kommunikationsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg,
- 2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat eller motsvarande tillstånd, som Transport- och kommunikationsverket utifrån sin konsekvensbedömning godkänner som ett finskt tillstånd efter lokal utbildning, samt ett medicinskt intyg som erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland, eller
- 3) ett certifikat som avses i 1 mom.

---

#### 115 a §

##### *Tillgång till information för användare av U-space*

Transport- och kommunikationsverket kan utfärda föreskrifter om vilka trafikdata, vare sig de visas i realtid eller i efterhand, som leverantörer av U-space-tjänster, exklusiva leverantörer av gemensamma informationstjänster och leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska göra tillgängliga för behöriga fysiska och juridiska personer enligt artikel 18 b i U-space-genomförandeförordningen.

Transport- och kommunikationsverket kan utfärda föreskrifter om graden av tillgång till information för olika användare av den gemensamma informationen och säkerställa att den görs tillgänglig enligt artikel 18 c i U-space-genomförandeförordningen.

Transport- och kommunikationsverket kan utfärda föreskrifter om information som leverantören av gemensamma informationstjänster och leverantörer av U-space-tjänster ska göra tillgängliga för att säkerställa att tillhandahållandet av U-space-tjänster främjar en säker användning av luftfartyg.

#### 116 a §

##### *Register över mode S-koder*

Transport- och kommunikationsverket för ett register över mode S-koder för transpondrar. Syftet med registret är att säkerställa att koderna delas ändamålsenligt så att flygtrafiktjänstens radarsystem inte orsakas störningar.

Följande uppgifter om luftfartyget, fordonet eller anordningen ska införas i registret över mode S-koder:

- 1) ägarens och användarens namn och kontaktuppgifter,
- 2) transponderns identifieringskod, som kodats enligt ett standardenligt protokoll som Transport- och kommunikationsverket förutsätter och som avses i Chicagokonventionen,
- 3) eventuellt registreringsnummer eller motsvarande beteckning.

I registret över mode S-koder får även andra uppgifter om luftfartyget införas enligt internationella standarder och praxis.

Luftfartygets, fordonets eller anordningens ägare ska lämna sådana uppgifter till den registeransvarige som avses i denna paragraf och förändringar i dem som inte ska anmälas till trafikregistret samt foga tillräcklig utredning för att specificera och verifiera uppgifterna.

Personuppgifter raderas från registret tre år efter utgången av det år då transponderuppgifterna har raderats från registret på begäran av luftfartygets ägare, innehavare eller användare. I övrigt ska behovet av att lagra och radera personuppgifter som införts i registret bedömas åtminstone vart femte år efter införandet.

Uppgifter från registret över mode S-koder får endast lämnas ut till myndigheter som avses i 4 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet eller för att utföra uppgifter om vilka föreskrivs i lag.

#### 146 §

#### *Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om

- 
- 14) en innehavare av ett flyghindertillstånd enligt 158 §,
  - 15) en leverantör av U-space-tjänster,
  - 16) en leverantör av gemensamma informationstjänster,
  - 17) en leverantör av tjänster som tillhandahåller sådan ledningstjänst för trafik på plattan som avses i artikel 2.5 i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

#### 158 §

#### *Flyghinder*

---

Transport- och kommunikationsverket kan utfärda närmare föreskrifter om

- 1) konstruktionen för hinder,
  - 2) märkning av hinder,
  - 3) befrielse från tillståndsplikt för hinder enligt 2 mom., om hindret inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygprocedurerna eller om hindret är beläget i omedelbar närhet av ett befintligt hinder,
  - 4) andra motsvarande tekniska aspekter som avses i 1–3 punkten.
- 

#### 158 a §

#### *Beviljande av flyghindertillstånd*

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan flyghindertillstånd som avses i 158 § 2 mom. Tillstånd kan sökas av anordningens, byggnadens, konstruktionens eller märkets ägare, innehavare eller huvudman. Transport- och kommunikationsverket ska innan tillstånd beviljas utreda flyghindrets konsekvenser för flygtrafikens smidighet och flygplatsoperatören. Som stöd för utredningen ska Transport- och kommunikationsverket begära utlåtanden av leverantören av flygtrafikledningstjänsten, flygplatsoperatören, planerarna av flygprocedurerna och de övriga parterna.

Transport- och kommunikationsverket ska bevilja flyghindertillstånd, om flygsäkerheten inte äventyras och om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygprocedurerna så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik.

#### 158 b §

##### *Register över flyghinder*

Transport- och kommunikationsverket för ett register över flyghinder.

I registret införs namnet på och kontaktuppgifterna för innehavaren av tillståndet för flyghinder samt teknisk information om flyghindret. Innehavaren av tillståndet för flyghinder ska utan dröjsmål informera Transport- och kommunikationsverket eller en instans som myndigheten utsett om förändringar i hindret och kontaktuppgifterna.

Om inte något annat följer av internationella förpliktelser eller lagstiftning raderas uppgifterna i registret 10 år efter avlägsnandet av flyghindret.

#### 158 c §

##### *Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter*

Transport- och kommunikationsverket kan köpa tjänster för förändring av registret över flyghinder samt direkt relaterade produktions-, förvaltnings- och utvecklingsuppgifter av Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab. Tjänsteleverantören lämnar ut uppgifter i registret över flyghinder via Transport- och kommunikationsverkets tekniska gränssnitt.

Vid överföring av uppgifter och utförandet av dem iakttas bestämmelserna i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

På den som är anställd hos en sådan tjänsteleverantör och som avses i 1 mom. ovan tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när han eller hon utför uppgifter som avses i detta mom. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

#### 158 d §

##### *Utlämnande av uppgifter ur registret över flyghinder*

Vad som i 28 kap. i lagen om transportservice föreskrivs om utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret samt i lagen om en infrastruktur för geografisk information (421/2009) om offentliggörande av geografisk information tillämpas också på utlämnande av uppgifter ur registret över flyghinder.

Den som för registret över flyghinder ska via ett öppet tekniskt gränssnitt se till att offentliga tekniska data om flyghinder är fritt tillgängliga i maskinläsbart format. Dessa data ska ha ett format utifrån vilket det inte går att identifiera enskilda personer och att sekretessbelagd information inte röjs.

---

Denna lag träder i kraft den 2023. Lagens 158 och 158 a–158 d § träder dock i kraft den 1 oktober 2023.

---

## 2.

### Lag

#### om ändring av 127 och 128 § i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om transportservice (320/2017) 127 § 4 mom. och 128 § 1 mom.,  
sådana de lyder i 127 § i lag 984/ 2018 och 128 § i lag 1244/2021,  
som följer:

#### 127 §

##### *Bruksflygtillstånd*

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om förutsättningarna för  
erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker bruksflygverksamhet och för bedrivande  
av anmälningspliktig verksamhet. Föreskrifterna kan gälla

- 1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare  
av bruksflygtillstånd eller den som gör anmälan,
- 2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet eller anmälan,
- 3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd eller den som gör  
anmälan,
- 4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd eller den som gör anmälan.

#### 128 §

##### *Anmälan om flygverksamhet som bedrivs med vissa luftfartyg*

Till den del transport av passagerare mot betalning eller ersättning som täcker kostnaderna  
med ett luftfartyg som avses i punkt 1 led a, d eller g i bilaga I till EASA-förordningen inte  
förutsätter operativ licens enligt lufttrafikförordningen eller bruksflygtillstånd enligt 127 § i  
denna lag och inget annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av en internationell  
förpliktelse som är bindande för Finland, ska operatören göra en anmälan om flygverksamhet  
till Transport- och kommunikationsverket innan verksamheten inleds.

---

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 10 november 2022

**Statsminister**



**Sanna Marin**

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

## Lag

### om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i luftfartslagen (864/2014) 158 § 5 och 6 mom., sådana de lyder i lag 965/2018,  
*ändras* 2 § 27 punkten, rubriken till 6 kap., 113 § 2 mom., 146 § 14 punkten och 158 § 4  
mom.,

sådana de lyder i 2 § 27 punkten och 146 § 14 punkten i lag 1327/2021 samt 113 § 2 mom.  
och 158 § 4 mom. i lag 965/2018, och

*fogas* till 2 §, sådan den lyder i lag 534/2020 och 1327/2021, nya 28–30 punkter, till lagen  
nya 11 och 11 e §, till 88 §, sådan den lyder i lag 965/2018, ett nytt 4 mom., till lagen nya 108  
a, 115 a och 116 a §, till 146 §, sådan den lyder i lag 1327/2021, nya 15–17 punkter och till  
lagen nya 158 a–158 d §,  
som följer:

*Gällande lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

---

27) *genomförandeförordningen om flygledningstjänst* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011, sådan denna genomförandeförordning lyder ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469

*Föreslagen lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

---

27) *genomförandeförordningen om flygledningstjänst* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011, sådan denna genomförandeförordning lyder ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469,

28) ***U-space-genomförandeförordningen*** kommissionens genomförandeförordning om ett regelverk för U-space (EU) 2021/664,

29) ***leverantör av U-space-tjänster*** en juridisk person som avses i artikel 2.2 i U-space-genomförandeförordningen och som enligt förordningen är certifierade som leverantörer

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

av **U-space-tjänster i U-space-luftrum** som avses i artikel 2.2.1,

30) **leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space** en tjänsteleverantör som avses i artikel 2.4 U-space-genomförandeförordningen och som tillhandahåller gemensamma informationstjänster i U-space-luftrum.

11 d §

U-space-luftrum

Transport- och kommunikationsverket kan genom beslut inrätta ett U-space-luftrum för högst tre år, och där kan verksamhet bedrivas med obemannade luftfartygssystem endast med stöd av U-space-tjänster.

11 e §

Tillgänglig information om UAS-zoner

Transport- och kommunikationsverket svarar för att informationen om UAS-zoner och U-space-luftrum är tillgänglig i ett allmänt använt enhetligt digitalt format. Transport- och kommunikationsverket kan åta sig denna uppgift eller köpa tjänsterna av privata eller offentliga tjänsteleverantörer. Vid överföring av uppgifter och utförandet av dem iaktas bestämmelserna i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

På den som är anställd hos en sådan tjänsteleverantör och som avses i 1 mom. ovan tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när han eller hon utför uppgifter som avses i detta mom. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

6 kap

**Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall**

88 §

6 kap

**Tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall**

88 §

*Gällande lydelse*

*Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen*

*Föreslagen lydelse*

*Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen*

---

*Transport- och kommunikationsverket kan förbjuda eller begränsa användningen av en flygplats om det är nödvändigt för att upprätthålla territorialövervakningen, gränssäkerheten, landets försvar, polisverksamheten, räddningsverksamheten eller den allmänna ordningen och säkerheten för högst fyra veckor.*

*108 a §*

*Tillhandahållande av gemensamma informationstjänster för U-space*

*Statsrådet kan utse en leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space som tillhandahåller gemensamma informationstjänster med exklusiv rätt för ett eller flera U-space-luftrum som inrättats enligt 11 d §. Innan leverantören av de gemensamma informationstjänsterna utses ska inrikesministeriet och försvarsministeriet höras. Om leverantören av gemensamma informationstjänster beviljas exklusiv rätt, ska den information som avses i artikel 5.1–3 i U-space-genomförandeförordningen göras tillgänglig för den exklusiva leverantören av gemensamma informationstjänster, och tjänsteleverantören ska lämna ut den enligt nämnda artikel.*

*Transport- och kommunikationsverket svarar som en del av de gemensamma informationstjänsterna för U-space-luftrum för att den information som avses i artikel 5.1–3 i U-space-genomförandeförordningen görs tillgänglig, om leverantören av de gemensamma tjänsterna för U-space inte beviljas exklusiv rätt enligt 1 mom. Transport- och kommunikationsverket kan åta sig denna uppgift eller köpa tjänsterna av privata eller offentliga tjänsteleverantörer. Vid överföring av uppgifter och utförandet av dem iaktas bestämmelserna i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.*

*Gällande lydelse*

113 §

*Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafiktjänstpersonal*

AFIS-personal som tillhandahåller flyginformationstjänster *på en flygplats* ska ha

1) av Transport- och kommunikationsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg,

2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat eller motsvarande tillstånd, som Transport- och kommunikationsverket utifrån sin konsekvensbedömning godkänner som ett finskt tillstånd efter lokal utbildning,

3) ett medicinskt intyg som erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland, eller

4) ett certifikat som avses i 1 mom.

*Föreslagen lydelse*

*På den som är anställd hos en sådan tjänsteleverantör och som avses i 2 mom. ovan tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när han eller hon utför uppgifter som avses i detta mom. Det finns bestämmelser om skadeståndsansvaret i skadeståndslagen.*

113 §

*Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafiktjänstpersonal*

AFIS-personal som tillhandahåller flyginformationstjänster ska ha

1) av Transport- och kommunikationsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg,

2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat eller motsvarande tillstånd, som Transport- och kommunikationsverket utifrån sin konsekvensbedömning godkänner som ett finskt tillstånd efter lokal utbildning, *samt* ett medicinskt intyg som erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland, eller

3) ett certifikat som avses i 1 mom.

*115 a §*

*Tillgång till information för användare av U-space*

*Transport- och kommunikationsverket kan utfärda föreskrifter om vilka trafikdata, vare sig de visas i realtid eller i efterhand, som leverantörer av U-space-tjänster, exklusiva leverantörer av gemensamma informationstjänster och leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska göra tillgängliga för behöriga fysiska och juridiska personer enligt artikel 18 b i U-space-genomförandeförordningen.*

## Gällande lydelse

### Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket kan utfärda föreskrifter om graden av tillgång till information för olika användare av den gemensamma informationen och säkerställa att den görs tillgänglig enligt artikel 18 c i U-space-genomförandeförordningen.

Transport- och kommunikationsverket kan utfärda föreskrifter om information som leverantören av gemensamma informationstjänster och leverantörer av U-space-tjänster ska göra tillgängliga för att säkerställa att tillhandahållandet av U-space-tjänster främjar en säker användning av luftfartyg.

### 116 a §

#### Register över mode S-koder

Transport- och kommunikationsverket för ett register över mode S-koder för transponderar. Syftet med registret är att säkerställa att koderna delas ändamålsenligt så att flygtrafiktjänstens radarsystem inte orsakas störningar.

Följande uppgifter om luftfartyget, fordonet eller anordningen ska införas i registret över mode S-koder:

- 1) ägarens och användarens namn och kontaktuppgifter,
- 2) transponderens identifieringskod, som kodats enligt ett standardenligt protokoll som Transport- och kommunikationsverket förutsätter och som avses i Chicagokonventionen,
- 3) eventuellt registreringsnummer eller motsvarande beteckning.

I registret över mode S-koder får även andra uppgifter om luftfartyget införas enligt internationella standarder och praxis.

Luftfartygets, fordonets eller anordningens ägare ska lämna sådana uppgifter till den registeransvarige som avses i denna paragraf och förändringar i dem som inte ska anmälas till trafikregistret samt foga tillräcklig utredning för att specificera och verifiera uppgifterna.

Personuppgifter raderas från registret tre år efter utgången av det år då transponderuppgifterna har raderats från registret på begäran av luftfartygets ägare, innehavare eller användare. I övrigt ska behovet av att lagra

*Gällande lydelse*

146 §

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om

14) en innehavare av ett flyghindertillstånd enligt 158 §,

158 §

*Flyghinder*

Transport- och kommunikationsverket kan befria ett hinder enligt 2 mom. från tillståndsplikt, om hindret inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygförfarandena eller om hindret är beläget i omedelbar närhet av ett befintligt hinder. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om konstruktionen för sådana hinder eller andra motsvarande tekniska aspekter.

*Föreslagen lydelse*

*och radera personuppgifter som införts i registret bedömas åtminstone vart femte år efter införandet.*

*Uppgifter från registret över mode S-koder får endast lämnas ut till myndigheter som avses i 4 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet eller för att utföra uppgifter om vilka föreskrivs i lag.*

146 §

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet*

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om

14) en innehavare av ett flyghindertillstånd enligt 158 §,

15) en leverantör av U-space-tjänster,

16) en leverantör av gemensamma informationstjänster,

17) en leverantör av tjänster som tillhandahåller sådan ledningstjänst för trafik på plattan som avses i artikel 2.5 i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

158 §

*Flyghinder*

*Transport- och kommunikationsverket kan utfärda närmare föreskrifter om*

*1) konstruktionen för hinder,*

*2) märkning av hinder,*

*3) befrielse från tillståndsplikt för hinder enligt 2 mom., om hindret inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygprocedurerna eller om hindret är beläget i omedelbar närhet av ett befintligt hinder,*

*4) andra motsvarande tekniska aspekter som avses i 1–3 punkten.*

#### *Gällande lydelse*

Tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan om flyghindertillstånd ska åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst och när det gäller vindkraftverk på havsområden också av ett utlåtande av Gränsbevakningsväsendet. Om inte flygsäkerheten äventyras, kan Transport- och kommunikationsverket ge tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. Tillstånd ska beviljas, om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygförfarandet så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik. Flyghinder ska markeras i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

Den som ansvarar för ett flyghinder ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket eller den som verket utsett om förändringar som gäller hindret och ändringar i sina kontaktppgifter.

#### *Föreslagen lydelse*

(upphävs)

(upphävs)

#### 158 a §

##### *Beviljande av flyghindertillstånd*

*Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan flyghindertillstånd som avses i 158 § 2 mom. Tillstånd kan sökas av anordningens, byggnadens, konstruktionens eller märkets ägare, innehavare eller huvudman. Transport- och kommunikationsverket ska innan tillstånd beviljas utreda flyghindrets konsekvenser för flygtrafikens smidighet och flygplatsoperatören. Som stöd för utredningen ska Transport- och kommunikationsverket begära utlåtanden av leverantören av flygtrafikledningstjänsten, flygplatsoperatören, planerarna av flygprocedurerna och de övriga parterna.*

*Transport- och kommunikationsverket ska bevilja flyghindertillstånd, om flygsäkerheten inte äventyras och om den olägenhet det pla-*



## Gällande lydelse

### Föreslagen lydelse

nerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygprocedureerna så att hindret inte medför oskäligen olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik.

### 158 b §

#### Register över flyghinder

Transport- och kommunikationsverket för ett register över flyghinder.

I registret införs namnet på och kontaktuppgifterna för innehavaren av tillståndet för flyghinder samt teknisk information om flyghindret. Innehavaren av tillståndet för flyghinder ska utan dröjsmål informera Transport- och kommunikationsverket eller en instans som myndigheten utsett om förändringar i hindret och kontaktuppgifterna.

Om inte något annat följer av internationella förpliktelser eller lagstiftning raderas uppgifterna i registret 10 år efter avlägsnandet av flyghindret.

### 158 c §

#### Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter

Transport- och kommunikationsverket kan köpa tjänster för förändring av registret över flyghinder samt direkt relaterade produktions-, förvaltnings- och utvecklingsuppgifter av Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab. Tjänsteleverantören lämnar ut uppgifter i registret över flyghinder via Transport- och kommunikationsverkets tekniska gränssnitt.

Vid överföring av uppgifter och utförandet av dem iaktas bestämmelserna i 210, 212, 213 och 215 § i lagen om transportservice.

På den som är anställd hos en sådan tjänsteleverantör och som avses i 1 mom. ovan tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när han eller hon utför uppgifter som avses i detta mom. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*158 d §*

*Utlämnande av uppgifter ur registret över  
flyghinder*

*Vad som i 28 kap. i lagen om transportservice föreskrivs om utlämnande av uppgifter ur trafik- och transportregistret samt i lagen om en infrastruktur för geografisk information (421/2009) om offentliggörande av geografisk information tillämpas också på utlämnande av uppgifter ur registret över flyghinder.*

*Den som för registret över flyghinder ska via ett öppet tekniskt gränssnitt se till att offentliga tekniska data om flyghinder är fritt tillgängliga i maskinläsbart format. Dessa data ska ha ett format utifrån vilket det inte går att identifiera enskilda personer och att sekretessbelagd information inte röjs.*

---

Denna lag träder i kraft den 2023. Lagens 158 och 158 a–158 d § träder dock i kraft den 1 oktober 2023.

---

## 2.

### Lag

#### om ändring av 127 och 128 § i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om transportservice. (320/2017) 127 § 4 mom. och 128 § 1 mom., sådana de lyder i 127 § i lag 984/ 2018 och 128 § i lag 1244/2021, som följer:

#### *Gällande lydelse*

127 §

#### *Bruksflygtillstånd*

Transport- och kommunikationsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker bruksflygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,

2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet,

3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,

4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd.

128 §

#### *Anmälan om flygverksamhet som bedrivs med vissa luftfartyg*

Till den del transport av passagerare med ett luftfartyg som avses i punkt 1 led a, d eller g i bilaga I till EASA-förordningen inte förutsätter operativ licens enligt lufttrafikförordningen eller bruksflygtillstånd enligt 127 § i denna lag och inget annat följer av Europeiska

#### *Föreslagen lydelse*

127 §

#### *Bruksflygtillstånd*

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker bruksflygverksamhet *och för bedrivande av anmälningspliktig verksamhet*. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd eller den som gör anmälan,

2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet eller anmälan,

3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd eller den som gör anmälan,

4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd eller den som gör anmälan.

128 §

#### *Anmälan om flygverksamhet som bedrivs med vissa luftfartyg*

Till den del transport av passagerare *mot betalning eller ersättning som täcker kostnaderna* med ett luftfartyg som avses i punkt 1 led a, d eller g i bilaga I till EASA-förordningen inte förutsätter operativ licens enligt lufttrafikförordningen eller bruksflygtillstånd

*Gällande lydelse*

unionens lagstiftning eller av en internationell förpliktelse som är bindande för Finland, ska operatören göra en anmälan om flygverksamhet till Transport- och kommunikationsverket innan verksamheten inleds.

---

*Föreslagen lydelse*

enligt 127 § i denna lag och inget annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av en internationell förpliktelse som är bindande för Finland, ska operatören göra en anmälan om flygverksamhet till Transport- och kommunikationsverket innan verksamheten inleds.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .