

16.6.2015

Dnro 49/4/14

Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Maija Sakslin

Esittelijä: Esittelijäneuvos Riitta Länsisyrjä

SIDOSRYHMIEN KUULEMINEN ILMAILUN SÄÄDÖSTEN JA PÄÄTÖSTEN VALMISTELUSSA

1

KANTELU

Suomen Moottorilentäjien Liitto ry on kannellut Liikenteen turvallisuusviraston Finavia Oyj:n ja Puolustusvoimien menettelystä Suomen ilmatila-rakenteen muutokseen liittyvien lakien, asetusten, viranomaismääräysten ja viranomaispäätösten valmistelussa. Kantelijan mielestä valmistelussa ei ole riittävästi kuultu sidosryhmiä kuten Moottorilentäjien liittoa.

Kuulemismenettely toteutettiin niin myöhäisessä vaiheessa ja niin lyhyellä määräajalla, että kantelijayhdistyksellä ei ollut mahdollisuutta tosi-asiallisesti vaikuttaa päätöksen sisältöön. Kuuleminen on ollut ylipäättään muiden kuin Finavia Oyj:n ja Puolustusvoimien keskinäisen valmistelun osalta muodollista ja osittain jopa näennäistä. Erityisesti kielto-, rajoitus- ja vaara-alueiden yksilöinti on ollut kuulemispyynnössä niin puutteellista, ettei siihen ulkopuolisten yhdistysten ole ollut mahdollista antaa täsmällistä lausuntoa.

Asiakirjojen mukaan Trafi oli pyytänyt muun muassa kotisivuillaan julkaistussa lausuntopyynnössä 24.10.2013 lausuntoa Suomen ilmatilarakennemuutoksesta Finavia Oyj:n esityksen mukaisesti. Lausunnot tuli jättää Liikenteen turvallisuusvirastoon 30.11.2013 eli lausunnonantoaika oli noin viisi viikkoa. Lisäksi Trafín kotisivuilla on julkaistu lausuntopyynnöt määräysluonnoksista OPSMI-28, (vaara-alueet) sekä erikseen määräysluonnoksista OPSM1-1, -17 ja -31. Näiden määräysten osalta lausuntoa oli pyydetty 22.8.2014 ja määräaika oli 19.9.2014 eli lausunnonantoaika oli neljä viikkoa.

Uusi ilmailulaki, valtioneuvoston asetukset sekä edellä mainitut määräykset ja hallintopäätökset tulivat voimaan 13.11.2014.

2

SELVITYS

- - -

3

RATKAISU

Asiassa on ollut kysymys laajasta Suomen ilmatilarakenteen muuttamista koskevasta kokonaisuudesta, johon sisältyi lainsäädännön, asetusten, Liikenteen turvallisuusviraston määräysten ja sen hallintopäätösten valmistelua ja ratkaisuja. Asia liittyi EU:n yhtenäisen ilmatilan luomista koskevaan ohjelmaan. Sen kansallinen valmistelu tapahtui ennen kaikkea ilmaliikennepalvelun tarjoajan, Finavia oyj:n vetämässä projektissa Ilmatila 2012+ -projektissa.

Ilmatilarakenteen muutosprojektia, Ilmatila2012+, ohjaavat keskeiset asiat ovat Single European Sky regulaatio, NEFAB Target Concept 2015 toiminnallinen kuvaus ja FUA (Flexible Use of Airspace) konsepti sekä tulevaisuuden joustavan ilmatilankäytön periaatteet (AFUA).

Ilmatilarakenteiden tulee vastata Euroopan komission asettamiin suorituskykytavoitteisiin ja rakenteiden tulee olla valtioiden rajoista riippumattomia.

EU-oikeus

Euroopan parlamentin ja Neuvoston asetuksella (EY) N:o 1070/2009 asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn parantamiseksi muutettiin muun muassa asetuksen 449/2004 10 artikla seuraavasti:

10 artikla

Sidosryhmien kuuleminen

1. Jäsenvaltioiden, jotka toimivat kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, on perustettava kuulemismenettelyt sen varmistamiseksi, että sidosryhmät, henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt mukaan luettuina, osallistuvat asianmukaisesti yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamiseen.

2. Komissio perustaa yhteisön tason kuulemismenettelyn. Päätöksellä 98/500/EY perustettu alakohtainen neuvottelukomitea osallistuu kuulemismenettelyyn.

3. Sidosryhmiä on kuultava erityisesti uusien ratkaisujen ja tekniikoiden kehittämisestä ja käyttöönotosta Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkossa.

Sidosryhmiä voivat olla:

- lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat
- asianomaiset ilmatilan käyttäjät tai ilmatilan käyttäjiä edustavat asianomaiset ryhmät,
- sotilasviranomaiset,
- laitteiden ja järjestelmien valmistajat, ja
- henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt.

Säännöksiä muun muassa ilmatilan käyttäjien kuulemisesta on myös 11 artiklassa sekä ko. asetuksella muutetun asetuksen 551/2004 6 artiklassa.

Ilmailulain asiaa koskevat säännökset

Ilmailulaki (pääosin kumottu) 22.12.2009/1194

8 §

Ilmailulta rajoitetut alueet ja vaara-alueet

Valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se:

- 1) maanpuolustuksen kannalta tärkeiden kohteiden ja ydinvoimaloiden läheisyydessä niiden suojaamiseksi;
- 2) valtakunnan raja-alueilla sijaitsevilla vyöhykkeillä (tunnistusvyöhykkeillä) valtakunnan rajojen suojaamiseksi ja rajavalvonnan edistämiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan myös säätää vaara-alueiksi alueita, joilla puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen tehtäviin kuuluvan toiminnan vuoksi voi aiheutua vaaraa ilmailulle. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset vaara-alueista, kuten alueitten rajoista sivu- ja korkeussuunnassa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös antaa teknisiä ja toiminnallisia määräyksiä lentämisestä vaara-alueella ja tunnistusvyöhykkeellä.

Lentäminen 2 momentissa tarkoitettulla vaara-alueella on kiellettyä, kun sotilas- tai rajavartiolaitosviranomainen on aktivoinut alueen ja palveluntarjoaja on ilmoittanut siitä asianmukaisesti ilmailun viestijärjestelmän välityksellä. Aktivointi on purettava heti, kun ilmaliikenteelle vaarallinen toiminta on päättynyt. Kun ilmaliikenteelle vaarallinen toiminta on keskeytynyt, lennonjohto voi selvittää valvotussa ilmatilassa johdetun lennon aktiiviseksi ilmoitetun vaara-alueen läpi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lentoturvallisuuden tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä kuten sotaharjoituksen, 6 §:n 3 momentissa tai 166 §:ssä tarkoitetun toiminnan aiheuttaessa vaaraa ilmaliikenteelle tai merkittävän valtiollisen tai yleisötapahtuman turvaamiseksi rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Oikeudesta puuttua ilma-alueen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädetään 172 §:ssä.

Aluelennonjohdon on tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoitettava tai kiellettävä ilmailu pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka rajavartiolaitoksen tai tullin pyynnöstä tietyllä alueella enintään yhden vuorokauden ajaksi, jos se on välttämätöntä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Aluelennonjohdon on viipymättä ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle kiellosta tai rajoituksesta. Asiassa on annettu VNa ilmailulta rajoitetuista alueista 1374/2009.

114 §

Ilmatilan jäsentäminen

Liikenteen turvallisuusvirasto päättää ilmatilan lohkon perustamisesta ja muuttamisesta sekä niistä muodostettavista toiminnallisen ilmatilan lohkoista. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa päätöstä tehdessään huomioon lentoliikenteen sujuvuuden, maanpuolustusnäkökohdat, siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisen sekä harrasteilmailun toimintamahdollisuudet. Jos toiminnallinen ilmatilan lohko on maanpuolustuksen tai aluevalvonnan kannalta tärkeä, Liikenteen turvallisuusviraston on ennen päätöksentekoa neuvoteltava puolustusministeriön tai sisäasiainministeriön kanssa.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajan esityksestä:

- 1) ilmatilan jaon ilmatilaluokkiin;*
- 2) sektorit;*
- 3) lähi- ja lähestymisalueen sekä lentotiedotusvyöhykkeen ulkopuoliset reitit;*
- 4) lähi- ja lähestymisalueen sekä lentotiedotusvyöhykkeen rajat;*
- 5) valtakunnan rajan ylityspaikat;*
- 6) tilapäiset erillisvarausalueet;*
- 7) sotilaslennonjohtoalueet.*

Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava sotilasilmailuviranomaista silloin, kun 1 ja 2 momentissa tarkoitetuilla päätöksillä on vaikutusta sotilasilmailuun, ja sisäasiainministeriötä silloin, kun päätöksillä on vaikutusta lentämiseen valtakunnan rajan yli.

115 §

Ilmatilan käyttöä koskevat erityismääräykset

Ilmaliikennepalvelujen tarjoaja vastaa lentomenetelmistä lähi- ja lähestymisalueella sekä lentotiedotusvyöhykkeellä.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät määräykset määrätyillä reiteillä tai tietyssä ilmatilan osassa tarpeellisesta varustuksesta, henkilöstön koulutuksesta ja lentomenetelmistä. Liikenteen turvallisuusvirasto ottaa määräysten valmistelussa huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit ja suositukset sekä JAA:n, ECAC:n ja Eurocontrolin normit ja suositukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto on ilmailun kansallisena valvontaviranomaisena valvottava, että yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suunnittelussa muun muassa otetaan edellä mainituissa EU-asetuksissa tarkoitetut ilmatilan käyttäjien laajaa kuulemista koskevat vaatimukset huomioon. Kuulemisvelvollisuus koskee jo suunnitteluprosessia.

Tämän vuoksi katson, että asiassa on syytä tutkia Liikenteen turvallisuusviraston menettely.

Kuulemista koskeva sääntely

Tässä asiassa on kysymys valituskelpoisista hallintopäätöksistä ja osittain myös säädösvalmistelussa. Koska lainsäädäntövallan käyttäminen ei ole hallintoasian käsittelyä, hallintolakia ei sovelleta, kun viranomaisen valmistelee yleisiä oikeussäännöksiä, kuten lakia tai asetusta, tai päättää tällaisesta normista antamalla esimerkiksi ministeriön asetuksen (ks. Olli Mäenpää: Hallintolaki ja hyvän hallinnon takeet, 2008, s. 41).

Oikeusministeriön ohjeiden mukaan hallinnon yleisiä periaatteita sovelletaan myös säädösvalmistelussa, vaikkakaan kysymys ei ole hallintomenettelystä. (Oikeusministeriön ohjeet 18/2010: Kuuleminen säädösvalmistelussa ja siihen liittyvä muistio).

Kuulemista säädösvalmistelusta koskevien ohjeiden (OM:n selvityksiä ja ohjeita 18/2010) mukaan kuulemisen tavoitteena on säädösvalmistelun avoimuus ja hyvä laatu. Kuulemisen avulla pyritään selvittämään valmisteltavaan asiaan liittyvät erilaiset näkökohdat, vaikutukset ja käytännön toteuttamismahdollisuudet. Kuulemisen avulla parannetaan luottamusta säädöksiin ja demokraattiseen päätöksentekoon. Kuulemisen toteuttamisessa tavoitteena on, että keskeiset sidosryhmät osallistuvat valmisteluun tai että niiden näkemyksiä muutoin riittävän laajasti kuullaan valmistelun aikana. Kuulemisessa myös pyritään avoimeen ja rakentavaan vuorovaikutukseen valmistelijoiden ja sidosryhmien välillä. Sidosryhmiä kuullaan valmisteluvaiheissa, joissa ne voivat tehokkaasti vaikuttaa valmisteltavan asian sisältöön. Sidosryhmiä voidaan kuulla esimerkiksi valmistuneista selvityksistä, hankkeen käynnistämisestä, vaihtoehtoisista ratkaisumalleista, vaikutusten arvioinneista ja säädösehdotuksesta. Laajoissa säädöshankkeissa vaikutusmahdollisuuksia järjestetään tarvittaessa useassa eri vaiheessa ja jo ennen kuin varsinainen säädösehdotus valmistuu.

Ohjeiden perustelumuioston mukaan kuuleminen kuuluu hyvään ja avoimeen säädösvalmistelutapaan, koska sen avulla varmistetaan erilaisten asiaan liittyvien tietojen ja näkemysten huomioon ottaminen. Kuulemisen tavoitteiden määrittely ohjaa tulkitsemaan ohjeita siten, että kuulemisella pyritään sidosryhmien riittävän laajaan osallistumiseen ja aitoon vuoropuheluun viranomaisten kanssa. Sidosryhmien kuuleminen parantaa valmistelun laatua parhaiten niissä valmisteluvaiheissa, joissa saatu palaute voidaan ottaa säädöksen sisällössä huomioon. Tämän vuoksi sidosryhmien kuuleminen on hyvä aloittaa jo siinä vaiheessa, kun valmistelevan viraston johto ei ole vielä päättänyt kantaansa eri ratkaisuvaihtoehtoihin tai kun säädösehdotusta ei vielä ole kirjoitettu valmiiksi. Laajapohjainen valmistelu toteuttaa tätä periaatetta valmisteluelimien osallistuvien sidosryhmien osalta, mutta myös muiden sidosryhmien kuulemisessa olisi huolehdittava siitä, että kuuleminen ajoitetaan riittävän varhaiseen valmisteluvaiheeseen. Erityisen tärkeää kuulemisen oikea ajoitus on laajoissa hankkeissa, joissa kuuleminen on syytä toteuttaa useassa eri vaiheessa.

Kuulemista säädösvalmistelussa koskevien ohjeiden mukaan säädösehdotuksista pyydettävien kirjallisten lausuntojen antamiseen varataan aikaa vähintään kuusi viikkoa ja laajoissa hankkeissa vähintään kahdeksan viikkoa. Lausuntoaika on pitempi, jos se kokonaan tai osittain ajoittuu yleiseen lomakauteen. Lausuntoaika voi perustellusta syystä olla edellä mainittua lyhyempi. Tällöin lausuntoajan pituus perustellaan lausuntopyynnössä sekä hallituksen esityksessä ja asetuksen tai määräyksen esittelymuistiossa.

Ohjeiden perustelumuioston mukaan lausuntoajan riittävä pituus on olennainen tekijä kuulemisen onnistumisessa. Lausuntoajan pituutta määriteltäessä on otettava huomioon asian laajuus ja lausunnonantajien mahdollisuudet perehtyä asiaan. Esimerkiksi järjestöjen sisäinen käsittely ja päätöksenteko edellyttävät usein ainakin kahden kuukauden lausuntoaikaa. Lisäksi on otettava huomioon lomien aiheuttamat viivästykset sidosryhmien toiminnassa ainakin kesäisin ja vuodenvaihteen aikaan. Lausuntoajan vähimmäispituuden määrittely ohjaa lausuntoaikojen määrittelyä siten, että sidosryhmien toimintamahdollisuudet otetaan paremmin

huomioon. Ohjeiden mukaista minimiaikaa lyhyemmän lausuntoajan perusteleva toteuttaa valmistelun avoimuuden periaatetta. Sidosryhmille ja päätöksentekijöille on perusteltua kertoa syyt, joiden vuoksi lausuntoaikaa joudutaan lyhentämään. Lyhyisiin lausuntoaikoihin on käytännössä perusteltuja syitä, esimerkiksi säädöksen suppeus tai se, että säädöksen sisältö on aiempien kuulemisvaiheiden perusteella jo sidosryhmien tiedossa.

Liikenteen turvallisuusviraston selvityksen mukaan edellä mainittuun ohjeeseen perustuvan säädös- ja määräysvalmistelun työhöjennäkössä 8.3. todetaan sidosryhmien kuulemisesta säädösvalmisteluvaiheessa seuraavaa: ”Määräyslunnosta kirjoitettaessa voidaan tarvittaessa kuulla sidosryhmiä, jolloin myös sidosryhmät saadaan sitoutettua hankkeeseen jo etukäteen. Paras kuulemistapa (työpaja, kysely, info tms.) riippuu aina määräyksestä ja mm. liikennemuodon ”traditioista”. Määräyshankepäätös ohjaa sidosryhmien kuulemistä, mutta sidosryhmiä voi aina kuulla enemmänkin kuin määräyshankepäätöksessä on linjattu.” Määräyslunnoksen lausuntoajasta ohjeessa todetaan, että lähtökohtaisesti aika on kuusi viikkoa, mutta laajoissa hankkeissa kaksi kuukautta. Tarvittaessa lausuntoaika voi ohjeen mukaan olla lyhyempikin.

Hallintolain 31 §:n 1 momentin mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Hallintolain 33 §:n mukaan asiakirjan täydentämistä, selityksen antamista ja selvityksen esittämistä varten on asetettava asian laatuun nähden riittävä määräaika. Määräaika voidaan asianosaisen pyynnöstä pidentää, jos se on tarpeen asian selvittämiseksi.

Hallintolain selvityksen antamiselle asetettava määräaika koskevan 33 §:n perustelujen mukaan määräajan pituus jätetään viranomaisen harkintaan. Määräajan pituutta koskevaa harkintavaltaa rajoitetaan kuitenkin siten, että kuulemisajan on oltava asian laatuun nähden riittävä. Asetettavan määräajan riittävyyttä tulee näin ollen harkita yhtäältä suhteessa pyydetyn selvityksen laajuuteen ja sisältöön sekä toisaalta suhteessa asian käsittelylle varattuun aikaan. Harkinnassa tulee ottaa huomioon muun ohella selvityksen antajan tosiasialliset mahdollisuudet hankkia selvityksen kohteena olevat tiedot. Pyydettyä lausuntoa toiselta viranomaiselta riittävän määräajan pituutta voidaan tiedustella myös lausunnon antajana olevalta viranomaiselta (HE 72/2002 vp).

Laillisuusvalvontakäytännössä on otettu kantaa säädösvalmistelun kuulemisvaatimukseen muun muassa seuraavasti:

Valtioneuvoston oikeuskansleri totesi 21.8.2009 päivätyssä säädösvalmistelun kuulemisohjeita koskevassa lausunnossa (dnro OKV/29/20/2009) muun muassa seuraavaa: ”riittävän laaja, tapauskohtaisesti harkittava, kuuleminen on olennainen osa hyvää säädösvalmistelua, jonka pohjalta valtioneuvosto istunnossaan ja eduskunta täysistunnossaan ja valiokuntakäsittelyssään voi arvioida lainsäädäntöuudistusta, sen yksittäisiä säännösehdotuksia ja säädösvalintoja sekä muodostaa kannan asiaan. Edellä mainitun lisäksi hyvän lainvalmistelun kannalta olennaisena pidän kuulemisen aikataulua ja oikea-aikaisuutta sekä avoimuutta. Kuuleminen on suoritettava niin varhaisessa vaiheessa, että se voi aidosti tuoda valmisteluun lisäarvoa ja että eri ratkaisuvaihtoehdot arvioidaan ja niihin voidaan vaikuttaa.”

Päätöksessään 6.10.2009 (1308/1/2008) oikeuskansleri totesi ”Kuulemisen tarkoituksena on saada valmisteluun mukaan tietoa ja näkemyksiä tahoilta, jotka kuuluvat ehdotetun säädöksen vaikutuspiiriin. Jotta tämä tavoite toteutuisi, on kuulemisen tapahduttava siten, että kuultavilla on todellinen mahdollisuus esittää näkemyksiään. Tällöin merkitystä on muun ohella sillä, että kuulemiseen varataan riittävästi aikaa. Erityisesti on korostettava, että myös virkamies- ja viranomaisvalmistelun ulkopuolella tapahtuvaan selvitystyöhön perustuvassa päätöksenteossa

on otettava huomioon käytännön täytäntöönpanoon liittyvät hyvän hallinnon ja laadukkaan lainvalmistelun vaatimat menettelyt.”

Minulla ei nyt arvioitavanani olevan asian yhteydessä ole mahdollisuutta selvittää jokaisen säädöksen, määräyksen ja päätöksen kuulemismenettelyä. Ilmailurakenteita suunniteltaessa oli kuultu (muun muassa) Suomen Ilmailuliiton, Suomen ilmailuopiston ja Liikenteen turvallisuusviraston edustajia. Liikenteen turvallisuusviraston päätöksessä 28.4.2014 ADIZ-vyöhykkeistä, TRA-alueista, kielto-, rajoitus- vaara-alueista sekä EFJY TMZ-alueista todetaan, että Finavia oy:n esityksessä on huomioitu Rajavartiolaitokselta, Ilmavoimien esikunnasta, Suomen ilmailuliitto ry:ltä ja Ultra Team kevytilmailijat Lahti ry:ltä tulleet esitykset. Kantelija kertoi, ettei yhdistystä ollut esityksen valmistelussa kuultu ennen 24.10.2013.

Kantelija oli antanut pyynnöstä lausumansa valmistelun loppuvaiheessa Liikenteen turvallisuusvirastolle ja osallistunut yleiseen kuulemistilaisuuteen.

Lainvalmistelussa lähtökohtana on, että kuuleminen toteutetaan varaamalla sidosryhmille tilaisuus lausunnon antamiseen siinä vaiheessa, kun esitys on riittävän yksilöity, mutta niin aikaisin, että lausunnolla voi olla tosiasiallista vaikutusta lopulliseen päätökseen tai esitykseen. Oikeusministeriön ohjeen mukaan säännönmukainen lausuntoaika on kuusi viikkoa ja laajoissa asioissa kahdeksan viikkoa. Nämä määräajat ovat pääsääntönä myös Liikenteen turvallisuusviraston työohjeessa.

Tässä asiassa lausunnonantoajan pituuteen oli vaikuttanut säädösten antamisajankohdan määrittämisestä koskeva kansainvälisen ilmailutiedotusjärjestelmän vaatimusten yhteensovittaminen laajaan normi- ja päätöskokonaisuuteen. Tämän vuoksi lausuntoaika oli neljästä viiteen viikkoon.

Mielestäni sääntelykokonaisuuden laajuus ja EU-oikeuden korostettu sidosryhmien kuulemisvaatimus säädösten valmisteluvaiheessa olisi edellyttänyt kaikkien keskeisten sidosryhmien kuulemista jo ennen nyt toteutettua lausuntokierrosta, joka toteutettiin, kun säädösten ja päätösten voimaan tulon oli enää aikaa noin kaksi ja puoli kuukautta. Kuulemisjärjestelyjä suunniteltaessa olisi mielestäni erityisesti tullut ottaa huomioon sen, että ennakkoon määrätty voimaantuloajankohta voi johtaa säädöskokonaisuuden laajuudesta johtuen paineeseen lyhentää lausunnonantoaikaa, kuten tässä tapauksessa kävikin. Mielestäni neljän viikon lausuntoaika on varsin lyhyt.

Liikenteen turvallisuusviraston tulee kansallisena valvontaviranomaisena valvoa, että kuuleminen on ilmailusäädösten ja -määräysten valmistelussa oikea-aikaista ja riittävän laajaa sidosryhmien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi.

En tässä yhteydessä voi ottaa kantaa siihen, mitä ilmailun toimijoita kuulemisvelvollisuus jo valmisteluvaiheessa olisi tässä tapauksessa koskenut, mutta Liikenteen turvallisuusviraston lausuntopyyntöjen jakelua koskevan selvityksen perusteella näyttää ilmeiseltä, että virasto piti kantelijaa edellä mainitun EU-asetuksen tarkoituksena sidosryhmänä.

Saatan nämä käsitykset Liikenteen turvallisuusviraston tietoon.

Muilta osin kantelijan väitteet eivät ole siten yksilöityjä, että minulla olisi aihetta epäillä lainvastaista menettelyä tai velvollisuuden laiminlyöntiä.