

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle

LAIKSI ILMAILULAIN MUUTTAMISESTA JA SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Esityksessä ehdotetaan muutettavan ilmailulakia, uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia ja sakon täytäntöönpanosta annettua lakia.

Esityksen pääasiallisena tavoitteena on täsmentää ja täydentää kansallisella sääntelyllä tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annettua EU:n asetusta (*Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista*). Lisäksi esityksellä täsmennetään ja täydennetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun asetuksen (EU) 2023/1804 (niin sanottu AFIR-asetus, tässä esityksessä *jakeluinfra-asetus*) sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevaa sääntelyä.

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen toimivaltaiseksi viranomaiseksi osoitettaisiin ilmailulaissa ilma-aluksen käyttäjien ja unionin lentoasemanpitäjien osalta Liikenne- ja viestintävirasto. Ilmailulakiin lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle tulevat asetuksen edellyttämät tehtävät sekä seuraamusjärjestelmää koskeva sääntely.

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen toimivaltaiseksi viranomaiseksi osoitettaisiin uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa lentopolttoaineen toimittajien osalta Energiavirasto. Uusiutuvien polttoaineiden edistämisestä liikenteessä annettuun lakiin lisättäisiin Energiavirastolle tulevat asetuksen edellyttämät lentopolttoaineen toimittajia koskevat tehtävät sekä lentopolttoaineiden toimittajia koskevan seuraamusjärjestelmän sääntely.

Sakon täytäntöönpanosta annettua lakia muutettaisiin siten, että lain soveltamisalaan lisättäisiin lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen edellyttämien seuraamusmaksujen täytäntöönpano.

Jakeluinfra-asetuksen toimivaltaiseksi viranomaiseksi osoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

LAIKSI ILMAILULAIN MUUTTAMISESTA JA SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
1.2.1 EU-säädösten valmistelu	3
1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu	5
2 EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	6
2.1 Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista	6
2.2 Jakeluinfra-asetus	8
3 Nykytila ja sen arviointi	9
3.1 Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista	9
3.2. Jakeluinfra-asetus	10
3.2.1 Lainsäädännön nykytila	10
3.2.2 Nykytila käytännössä	12
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	14
4.1 Keskeiset ehdotukset	14
4.2 Pääasialliset vaikutukset	15
4.2.1 Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettua asetusta täydentävä kansallinen sääntely	15
4.2.2 Sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevien ehdotusten vaikutukset	17
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	19
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	19
5.1.1 Asetusta lentoliikenteen kestävästä polttoaineista täydentävä sääntely	19
5.1.2 Vaihtoehdot jakeluinfra-asetuksen täydentämiseksi	22
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	23
5.2.1 Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista	23
5.2.2 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen eräissä muissa jäsenvaltioissa	23
6 Lausuntopalaute	23
7 Säännöskohtaiset perustelut	23
Laki ilmailulain muuttamisesta	23
Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta	27
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta	29
8 Lakia alemman asteinen sääntely	29
9 Voimaantulo	29
10 Toimeenpano ja seuranta	30
11 Suhde muihin esityksiin	30
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	30
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	30
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	30
12.1 Yleistä	30
12.2 Seuraamusmaksun yleiset edellytykset	30
12.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate	30

12.2.2 Syyksiluettavuus	31
12.2.3 Seuraamusmaksun määräämistä koskeva menettely	31
12.2.4 Oikeusturva	32
12.3 Seuraamusmaksun kansallinen liikkumavara.....	32
12.4 Seuraamusjärjestelmän hyväksyttävyyys ja oikeasuhtaisuus.....	32
12.5 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisyjärjestykseen	33
LAKIEHDOTUKSET	34
ilmailulain muuttamisesta	34
uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta	37
sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta.....	40

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 niin kutsutun 55-valmiuspaketin, jonka ehdotuksilla toimeenpannaan Euroopan unionin (EU) ilmastolailla (2021/1119) asetetut velvoitteet vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä, sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä.

Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi neljä lentoliikennettä koskevaa ehdotusta: kestävien lentopolttoaineiden käytön edistämiseen pyrkivän ReFuelEU Aviation -asetusehdotuksen (COM (2021) 561 final), ehdotuksen asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (COM(2021) 559 final), joka sisältää myös sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevia tavoitteita, päästökauppadirektiivin muutosehdotuksen lentoliikenteen osalta (COM (2021) 551 final) sekä energiaverodirektiivin muutosehdotuksen (COM (2021) 563 final), joka sisältää lentoliikenteen polttoaineiden verovapauden poiston EU:n sisäisessä liikenteessä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2405 tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle (jäljempänä *asetus lentoliikenteen kestäväistä polttoaineista*) annettiin 18.10.2023. Asetuksella pyritään edistämään kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa lentoliikenteessä ja turvaamaan tasapuoliset toimintaedellytykset Euroopan unionin lentoliikennemarkkinoilla. Euroopan unionilla tai Suomella ei ole aiempaa vastaavaa sääntelyä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jäljempänä *jakeluinfrasetus*) annettiin 13.9.2023. Asetuksen tavoite on edistää vaihtoehtoisin käyttövoimiin siirtymistä mahdollistamalla riittävän kattava ja laaja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri teillä, satamissa ja lentoasemilla.

1.2 Valmistelu

1.2.1 EU-säädösten valmistelu

Asetus lentoliikenteen kestäväistä polttoaineista

Komissio antoi ehdotuksensa asetukseksi tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle (ReFuelEU Aviation -aloite) 14.7.2021. Ehdotusta käsiteltiin yhteispäätösmenettelyssä neuvoston valmisteluelimissä ja Euroopan parlamentissa. Ehdotusta käsiteltiin neuvoston ilmailutyöryhmässä elokuusta 2021 alkaen. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa asetusehdotuksesta 20.10.2021.¹ Asetus tuli voimaan 20.11.2023 ja sen soveltaminen aloitettiin 1.1.2024, joskin joidenkin jäljempänä tarkennettujen artikloiden osalta soveltaminen alkaa vasta 1.1.2025. Asetus on Suomessa sellaisenaan sovellettavaa oikeutta. Liikenne- ja viestintäministeriö kuuli neuvotteluiden aikana tiiviisti keskeisiä sidosryhmiä.

Eduskuntaa informoitiin asetusehdotuksesta U-kirjelmällä 50/2021 vp.² Valtioneuvosto tuki EU-tason toimia uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi ja piti tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55 prosentin ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää. Neuvostotyön sekä kolmikantaneuvotteluiden aikana Suomi pyrki edistämään, neuvoston näkemyksen mukaisesti, kunnianhimoisia kestävien lentopolttoaineiden tasoja. Neuvottelujen lopputuloksena ei saavutettu Suomen tavoittelemaa kunnianhimon tasoa. Lisäksi Suomi ajoi vahvasti uusiutuvan energian direktiiviä (2018/2002) heijastelevaa, riittävän laajaa raaka-ainepohjaa. Joi-tain rajauksia lukuun ottamatta saavutettu tulos on Suomen neuvottelutavoitteiden mukainen. Suomi ajoi neuvotteluissa lentoyhtiöiden lyhyitä lentoja koskevan väliaikaisten vapautusten saavuttamisen puolesta ja tämä tavoite saavutettiin neuvotteluissa. Asetus on tältä osin neuvottelutavoitteiden mukainen, sillä väliaikaiset vapautukset niin pienempien lentokenttien osalta kuin tankkausvelvoitteesta lyhyillä lennoilla saavutettiin.

Valtioneuvosto katsoi, että uusiutuvia lentopolttoaineita koskevien velvoitteiden laiminlyöntiin liittyvien seuraamusmaksujen on oltava tehokkaita ja vaikuttavia. Maksutuloilla tulisi edistää lentoliikenteen siirtymää vähäpäästöisiin polttoaineisiin ja käyttövoimiin. Neuvotteluissa seuraamusmaksuja koskeva keskustelu oli haastavaa ja neuvoston oikeuspalvelut antoi asiassa lausuntonsa³, joka vahvisti mahdollisesti EU-sääntelyssä asetuksen sisälle rakennetun seuraamusmaksujärjestelmän ja varojen ohjaaminen tiettyyn kohteeseen. Suomi pyrki neuvotteluissa saavuttamaan ei sitovan muotoilun seuraamusmaksujen kohdentamiseen. Neuvotteluiden tavoitteet saavutettiin.

Jakeluinfra-asetus

Komissio antoi ehdotuksen asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (COM(2021) 559 final) niin ikään 14.7.2021. Ennen ehdotuksen antamista komissio oli arvioinut direktiivin 2014/94/EU (*jakeluinfra-direktiivi*) vaikuttavuutta, ja arvion perusteella komissio katsoi, että direktiivi ei enää sellaisenaan soveltunut kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista tukevaksi sääntelyksi ja lainsäädäntöä oli perusteltua päivittää.⁴

¹ Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle” (2022/C 105/20)

² U 50/2021 vp, https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopivaasia/Sivut/U_50+2021.aspx

³ Neuvoston oikeuspalvelut 8727/22

⁴ Komission työpaperi: SWD(2021) 637. ”Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure”

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (*jakeluinfra-asetus*) tuli voimaan 13.10.2023, ja sen soveltaminen alkaa 13.4.2024. Sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevat velvoitteet tulevat sovellettaviksi 31.12.2024 ja 31.12.2029. Jakeluinfra-asetus on sellaisenaan jäsenvaltioissa sovellettavaa oikeutta. Liikenne- ja viestintäministeriö kuuli neuvotteluiden aikana tiiviisti keskeisiä sidosryhmiä.

Asetusehdotuksesta ja Suomen kannasta annettiin eduskunnalle U-kirjelmä U 53/2021 vp. U-kirjettä on käsitelty EU-yhteensovittamisjärjestelmän relevanteissa jaostoissa ennen niiden antamista eduskunnalle. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom teki kansallisen vaikutusarvion ehdotuksen vaikutuksista.

U-kirjelmässä 53/2021 vp valtioneuvosto piti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusehdotusta tarpeellisenä toimena infrastruktuurin edistämiseksi koko EU:n alueella. Siirtymä kohti ilmastoneutraalia taloutta tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat. Ilmastovaikutusten lisäksi valtioneuvosto piti tärkeänä, että ehdotukset monipuolisesti huomioivat vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle.

Valtioneuvosto piti ehdotuksen maasähkön jakelua koskevia tavoitteita hyvinä. Valtioneuvosto piti U-kirjelmässä lentoliikenteen osalta tärkeänä, ettei vaatimusten soveltamisala ulotu kaikista pienimpiin lentokenttiin ja että ulkoseisontapaikoilla mahdollistetaan jatkossakin maasähkön tuottaminen kiinteiden maavirtalaitteiden ohella liikuteltavilla sähkögeneraattoreilla. Neuvotteluiden lopputulos oli Suomelle keskeisten tavoitteiden mukainen.

1.2.2 Hallituksen esityksen valmistelu

Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön sekä Liikenne- ja viestintäviraston ja Energiaviraston kanssa. Valmistelu aloitettiin syksyllä 2023. Valmistelun yhteydessä järjestettiin keskeisille sidosryhmille suunnattu tilaisuus. Esitysluonnos on ollut lausunnoilla **xx.xx.xxxx-xx.xx.xxxx**.

Jakeluinfra-asetus

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa myös siltä osin kuin se täydentää jakeluinfra-asetuksen lentoliikennettä koskevia vaatimuksia. Valmistelun aikana on kuultu keskeisiä sidosryhmiä.

Valmistelu aloitettiin syksyllä 2023 jakeluinfra-asetuksen tieliikenteen sekä yleisiä raportointivaatimuksia koskevan säädöshankkeen⁵ yhteydessä, jolloin arvioitiin tarve säännellä asetuksen lentoasemien maasähkön syöttöä koskevien vaatimusten kansallisesta toimeenpanosta. Valmistelun aikana muodostuneen näkemyksen mukaan lentoasemien maasähkön syöttöä koskevista vaatimuksista tulisi kansallisesti säätää ja se olisi tarkoituksenmukaisinta tehdä ilmailulain

⁵ Hallituksen esitys EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen kansallisesta täydentämisestä, [LVM034:00/2023](#).

(864/2014) muutoksilla osana lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen täydentämistä koskevaa, nyt käsillä olevaa säädöshanketta.

Liikenne- ja viestintävirasto laati valmistelun yhteydessä arvion jakeluinfra-asetuksen lentoliikennettä koskevien vaatimusten ja niitä täydentävän kansallisen lainsäädännön vaikutuksista. Muistiossa arvioitiin myös pieniä lentoasemia koskevan kansallisen liikkumavaran käytön vaikutukset.

2 EU-säädösten tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen tavoitteena on vähentää lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä Euroopan unionin ilmastotavoitteiden mukaisesti vahvistamalla yhdenmukaistetut säännöt kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotosta ja toimittamisesta. Asetuksella pyritään edistämään kestävien lentopolttoaineiden asteittaista käyttöönottoa lentoliikenteessä ja turvaamaan tasapuoliset toimintaedellytykset lentoliikennemarkkinoilla. Asetusta sovelletaan asetuksessa määriteltyihin ilma-alusten käyttäjiin, unionin lentoaseman pitäjiin näillä lentoasemilla sekä lentopolttoaineen toimittajiin. Asetusta sovellettaisiin lähtökohtaisesti vain kaupallisiin ilmakuljetuksiin.

Asetus soveltuu lentoasemiin, joiden matkustajamäärä on yli 800 000 matkustajaa vuodessa tai jolla rahtiliikennettä oli yli 100 000 tonnia. Jäsenvaltion päätöksellä tai lentoaseman omasta pyynnöstä sääntelyä voidaan soveltaa myös soveltamisalan ulkopuolisiin lentoasemiin.

Asetus soveltuu ilma-aluksen käyttäjiin, jotka liikennöivät vähintään 500 unionin lentoasemilta lähtevää, matkustajia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa vuodessa tai 52 unionin lentoasemilta lähtevää, pelkästään rahtia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa. Lisäksi muu luonnollinen tai oikeushenkilö henkilö voi pyytää tulla sääntelyn piiriin.

Asetuksessa asetetaan lentopolttoaineen toimittajille velvoite, jonka mukaan toimitetun lentopolttoaineen tulee sisältää asetuksen liitteen I mukaiset vähimmäisosuudet kestäviä lentopolttoaineita, mukaan lukien synteettisten sähköpolttoaineiden alavelvoite. Osuudet nousevat lineaarisesti vuodesta 2025 alkaen viiden vuoden välein vuoteen 2050 asti. Vuonna 2025 kestävien lentopolttoaineiden tulee olla 2 prosenttia, 6 prosenttia vuonna 2030, 20 prosenttia vuonna 2035, 34 prosenttia vuonna 2040, 42 prosenttia vuonna 2045 ja 70 prosenttia vuonna 2050. Synteettiselle lentopolttoaineelle on asetettu kestäviin lentopolttoaineisiin sisältyvä alavelvoite, joka edellyttää, että tietty osuus polttoaineesta on synteettistä lentopolttoainetta.

Joustomekanismi mahdollistaa kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia koskevasta velvoitteesta poikkeamisen vuoden 2034 loppuun asti siten, että lentopolttoaineen toimittaja voi toimittaa lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet painotettuna keskiarvona kaikesta unionin lentoasemilla toimittamastaan lentopolttoaineesta.

Asetuksessa tarkoitettuja kestäviä lentopolttoaineita ovat synteettiset lentopolttoaineet, lentoliikenteen biopolttoaineet sekä kierrätetyt hiilipitoiset lentopolttoaineet. Niiden määritelmä sekä sallittu raaka-ainepohja on linkitetty uusiutuvan energian direktiivin kestävyyskriteeristöön tietyn poikkeuksin.

Vaikka asetuksen pääasiallinen tavoite on lisätä kestävien lentopolttoaineiden käyttöä lentoliikenteessä, se pyrkii myös edistämään lentoliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien, sähkön ja

vedyn, tuloa markkinoille. Lentopolttoaineen toimittajat voivat täyttää kestävien lentopolttoaineiden vähimmäismäärät toimittamalla lentoliikenteeseen tarkoitettua vetyä. Asetuksessa säädetään lisäksi vedyn ja sähkön toimitusten edistämiseksi unionin lentoasemilla. Asetuksella ei kuitenkaan aseteta jäsenvaltioita velvoittavia tavoitteita vedyn tai sähkön osalta.

Asetuksessa säädetään ilma-alusten käyttäjien velvollisuudesta tankata unionin lentoasemalla vähintään 90 prosenttia vuotuisesta unionin lentoasemalta lähteviin lentoihin tarvittavasta lentopolttoaineen määrästä. Tämän tarkoituksena on estää sellaiset polttoaineen tankkauskäytännöt, joissa ilma-alusten käyttäjät lisäävät koneeseen lentopolttoainetta jollakin lentoasemalla enemmän kuin on tarpeen (ylitankkaus) välttääkseen polttoainetankkauksen osittain tai kokonaan määränpäälentoasemalla, jossa lentopolttoaine on kalliimpaa. Polttoaineen ylitankkaus johtaa suurempaan polttoainekulutukseen kuin on tarpeen, mikä lisää päästöjä ja heikentää tervettä kilpailua unionin lentoliikennemarkkinoilla. EU:n lentoasemilta lähtevät ilma-alukset olisi tankattava sillä polttoainemäärällä, joka tarvitaan kyseisestä lentoasemasta lähtevään lentoon, ottaen huomioon polttoaineiden turvallisuutta koskevien sääntöjen välttämätön noudattaminen. Tankkausvelvoitteesta voidaan myöntää määräaikaista vapautuksia lentoaseman toimintavaikeuksien vuoksi.

Asetuksessa veloitetaan unionin lentoaseman pitäjä tekemään kaikki välttämättömät toimet, jotta mahdollistetaan ilma-aluksen käyttäjille kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet sisältävien lentopolttoaineiden saatavuus. Unionin lentoaseman pitäjällä tarkoitetaan yhteisöä, jonka tarkoituksena on kansallisten lakien, asetusten tai sopimusten nojalla huolehtia muun toimintansa ohella tai yksinomaisesti asetuksen tarkoittaman unionin lentoaseman infrastruktuurien hallinnosta ja hallinnasta sekä kyseisillä lentoasemilla tai olevien eri tahojen toiminnan yhteensovittamista ja valvontaa.

Lisäksi lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetussa asetuksessa säädetään ilma-aluksen käyttäjää ja polttoaineen toimittajaa koskevista raportointivelvoitteista.

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettu asetus edellyttää jäsenvaltioita nimeämään yhden tai useamman toimivaltaisen viranomaisen vastaamaan asetuksen soveltamisen valvonnasta sekä sanktioiden määräämisestä ilma-alusten käyttäjille, unionin lentoasemien pitäjille ja lentopolttoaineen toimittajille.

Kansalliset toimivaltaiset viranomaiset tekevät yhteistyötä komission ja Euroopan lentoturvallisuusviraston kanssa. Lentoturvallisuusvirasto lähettää toimivaltaisille viranomaisille yhdistetyt tiedot niistä ilma-aluksen käyttäjistä unionin lentoasemista ja unionin lentoasemien pitäjistä ja lentopolttoaineen toimittajista, joiden osalta nämä viranomaiset ovat toimivaltaisia.

Asetuksessa veloitetaan jäsenvaltioita säätämään asetuksen nojalla annettujen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia, ja niissä on otettava huomioon erityisesti rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Asetus edellyttää, että velvoitteiden noudattamatta jättäminen johtaa taloudelliseen sanktioon, jonka määräytymisperusteet ilmenevät jäljempänä. Asetus edellyttää jäsenvaltioita varmistamaan, että tiettyjen velvoitteiden noudattamatta jättämisestä määrätään ilma-aluksen käyttäjälle, unionin lentoaseman pitäjälle ja lentopolttoaineen toimittajalle sakko (*fine*). Hallituksen esityksessä ja laeissa käytetään termiä seuraamusmaksu, poiketen asetuksen käännöksessä käytetystä termistä ”sakko”. Valintaa avataan jäljempänä.

Asetus edellyttää jäsenvaltioita säätämään kansallisesti ilma-aluksen käyttäjille, unionin lentoaseman pitäjille ja lentopolttoaineen toimittajille määrättävistä seuraamusmaksuista. Ilma-aluksen käyttäjälle tulisi määrätä seuraamusmaksu, jos se ei ole noudattanut 5 artiklassa asetettua tankkausvelvoitetta. Unionin lentoaseman pitäjälle tulisi määrätä seuraamusmaksu, jos ei toteuta tarvittavia toimenpiteitä sen korjaamiseksi, että ilma-alusten käyttäjillä ei ole riittävää pääsyä kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia sisältäviin lentopolttoaineisiin siten kuin asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitetaan. Lentopolttoaineen toimittajille tulisi määrätä seuraamusmaksu, jos se ei täytä asetuksessa säädettyjä velvoitteita kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksista ja synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksista, raportoi harhaanjohtavia tai epätarkkoja tietoja tai jos lentopolttoaineen toimittaja ei toimita jollakin raportointikaudella (edeltävällä vuodella) syntynyttä vajausta seuraavalla raportointikaudella varsinaisen raportointikauden velvoitteen lisäksi.

Ilma-aluksen käyttäjän ja lentopolttoaineen toimittajan seuraamusmaksujen määrän suuruuteen sovelletaan asetuksessa säädettyjä laskentaperusteita. Unionin lentoaseman pitäjälle määrättävän seuraamusmaksun suuruus on jäsenvaltioiden kansallisessa harkinnassa.

Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että seuraamusmaksujen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava rahallinen arvo käytetään tukemaan kestävien lentopolttoaineiden alan tutkimus- ja innovointihankkeita, kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa tai kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamisen mahdollistavia menetelmiä.

2.2 Jakeluinfra-asetus

Jakeluinfra-asetuksen tavoitteena on saada aikaan kattava ja yhteensopiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrakuilu unionissa, erityisesti tieajoneuvoja, junia, aluksia ja paikallaan olevia ilma-aluksia varten. Asetuksella edistetään yleisesti saatavilla olevien lataus- ja vetytankkausasemien lukumäärää erityisesti tärkeimmillä liikennekäytävillä ja liikenteen solmukohtissa koko Euroopan unionissa. Samalla edistetään EU:n tavoitetta vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja mahdollistetaan siirtyminen päästöttömään liikenteeseen.

Jakeluinfra-asetuksessa asetetaan pakolliset tavoitteet tieliikenteen lataus- ja vetytankkausinfrastruktuurin, meri- ja sisävesisatamien maasähkön ja pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyötön käyttöönotolle. Lentoliikennettä koskevien vaatimusten tarkoitus on korvata ilma-alusten apuvoimalaitteiden käyttö, kun koneet ovat paikallaan lentoasemilla. Tavoitteena on vähentää ilma-aluksista peräisin olevia epäpuhtaus- ja melupäästöjä, parantaa ilmanlaatua lentoasemilla ja vähentää ilma-alusten ilmastonmuutosvaikutuksia. Sen vuoksi kaikessa kaupallisessa lentoliikenteessä olisi tarjottava mahdollisuus käyttää ulkoista sähkönsyöttöä, kun ilma-alukset ovat pysäköityinä ilma-aluksen matkustajasiltapaikoille tai ulkopaikoille unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetun EU:n asetuksen (EU) N:o 1315/2013 (*TEN-T-asetus*) liitteessä II luetelluilla TEN-T-verkon lentoasemilla.

Jäsenvaltioiden on asetuksen 12 artiklan 1 kohdan mukaan varmistettava ilma-aluksille mahdollisuus käyttää pysäköitynä ollessaan maasähköä kaikilla TEN-T-verkon lentoasemiensa matkustajasiltapaikoilla vuoteen 2025 mennessä ja ulkoseisontapaikoilla vuoteen 2030 mennessä. Jäsenvaltioiden on lisäksi 1.1.2030 mennessä toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdan nojalla toimitettu sähkö on peräisin sähköverkosta tai tuotetaan paikalla käyttämättä fossiilisia polttoaineita.

Pienillä lentoasemilla sähkönsyötöstä ilma-aluksien ulkoseisontapaikoille aiheutuvat investointi- ja ylläpitokustannukset eivät välttämättä ole oikeassa suhteessa ympäristöhyötyyn nähden, etenkin kun lentoasemien hiilidioksidipäästöihin voidaan puuttua tehokkaammilla investoinneilla. Siksi jäsenvaltiot voivat 12 artiklan 2 kohdan mukaan vapauttaa velvoitteesta sellaiset TEN-T-verkon lentoasemat, joilla on ollut kolmen viime vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista

Suomella ei ole asetusta lentoliikenteen kestävästä polttoaineista vastaavaa kansallista sääntelyä. Asetuksen sääntelykohde on uusi myös Euroopan unionin kontekstissa. Tähän saakka lentoliikenteen päästöjä on säännelty EU-tasolla päästökauppaa koskevassa direktiivissä (ja sen nojalla annetuilla Euroopan komission asetuksilla) sekä CORSIA-järjestelmän kautta. CORSIA on kansainvälisen lentoliikenteen päästöjärjestelmä, jonka avulla pyritään kansainvälisen lentoliikenteen hiilineutraaliin kasvuun vuodesta 2020 alkaen. CORSIA-järjestelmässä ilma-aluksen käyttäjät hyvittävät kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen kasvun ostamalla järjestelmän hyväksytyjä, pääosin muiden alojen päästövähennyshankkeista peräisin olevia päästöyksiköitä hiilimarkkinoilta.

Lentoliikenteen päästökaupan säännöt ovat hyvin pitkälle harmonisoidut EU-tasolla. Kansallisesti lentoliikenteen päästökaupasta säädetään päästökauppalaissa (1270/2023) (ennen vuotta 2024 laissa lentoliikenteen päästökaupasta (34/2010) ja CORSIA-järjestelmä toimeenpannaan Euroopan unionissa päästökauppadirektiivin kautta. Kansallisesti on lisäksi olemassa sääntelyä, jolla on joitain yhtymäkohtia lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen sääntelyyn. Ilmailulaki on ilmailussa Suomen alueella noudatettava yleislaki. Ilmailulaissa säännellään laajasti ilmailun eri osa-alueista, kuten lentotoiminnasta, ilma-aluksista, lentopaikoista ja ilmatilan hallinnasta sekä niihin liittyvistä viranomais tehtävistä ja seuraamuksista. Toimivaltaisena viranomaisena ilmailuun liittyvissä asioissa on ilmailulain 3§:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Vaikka asetusta on sinällään suoraan sovellettavissa eikä erillistä kansallista toimeenpanoa tai sääntelyä vaadita, on ilmailulakiin kuitenkin tarpeen tehdä olennaiset muutokset toimivaltaisen viranomaisen roolin selkeyttämiseksi sekä seuraamusjärjestelmän kansalliseksi sääntelemiseksi.

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007, jäljempänä *jakelovelvoitelaki*) tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä. Laissa säädetään erityisesti jakelovelvoitteesta, jonka mukaan liikennepolttoaineen jakelijoilla on velvollisuus toimittaa vuosittain kulutukseen tietty vähimmäisosuus uusiutuvia polttoaineita. Laissa säädetään myös viranomais tehtävistä ja seuraamusjärjestelmästä. Koska lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettu asetusta sääntele kestävästä lentopolttoaineista ja asettaa velvoitteita niiden toimittajille, jotka käytännössä tulevat kansallisesti olemaan monilta osin jakelovelvoitelain piirissä jo olevia toimijoita, tulee lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen polttoaineen toimittajia koskevat velvoitteet säännellä jakelovelvoitelaisissa. Näin ollen toimivaltainen viranomais koskien lentopolttoaineen toimittajien velvoitteita on Energiavirasto.

Sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002) säädetään sakon ja useiden muiden julkisoikeudellisten saatavien täytäntöönpanosta.

3.2. Jakeluinfra-asetus

3.2.1 Lainsäädännön nykytila

Maasähkösyötön tarjontaan paikallaan oleville ilma-aluksille ei veloiteta voimassa olevassa kansallisessa, EU- tai kansainvälisessä sääntelyssä. Suomessa jakeluinfra-asetuksen edeltäjä, EU:n jakeluinfradirektiivi, on pantu täytäntöön liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetulla lailla (478/2017) vuonna 2017.

Jakeluinfra-asetuksen 12 artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot varmistamaan sähkönsyöttö paikallaan oleviin ilma-aluksiin kaikilla TEN-T-verkon lentoasemillaan. Tämä edellyttää tarkentavaa kansallista sääntelyä siitä, kuka lentoasemalla huolehtii asetuksen veloitteen täyttymisestä. Käsillä olevassa esityksessä ehdotetaan, että lentoaseman pitäjät vastaisivat siitä, että paikallaan oleville ilma-aluksille toimitetaan sähköä jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan mukaisesti.

Lisäksi ehdotetaan, että pieniä lentoasemia koskeva 12 artiklan 2 kohdan mukainen kansallinen liikkumavara otetaan käyttöön eli sellaiset TEN-T-verkon lentoasemat, joilla on ollut kolmen viime vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa, vapautetaan 12 artiklan 1 kohdassa säädetystä veloitteesta. Toimivaltaiseksi viranomaiseksi ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastoa. Esityksen mukaan ilmailulain nykyinen seuraamusjärjestelmä soveltuisi jakeluinfra-asetuksen ja ehdotetun lain veloitteiden rikkomiseen.

Ilmailulailla säännellään ilmailua Suomessa ja ilmailua suomalaisella ilma-aluksella Suomen ulkopuolella. Laissa säädetään muun muassa ilma-aluksia ja niiden henkilöstöä sekä ilmailua palvelevaa maahenkilöstöä koskevista turvallisuus- ja kelpoisuusvaatimuksista, ilmailun luvista ja rekistereistä, lentoasemien maahuolinnasta, lentopaikoista ja maalaitteista sekä seuraamusikäytännöistä. Ilmailulain 3 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on Suomessa toimivaltainen ilmailuviranomainen. Ilmailulain 8 luvussa säädetään maahuolinnasta lentoasemilla.

Ilmailulain 14 luku sisältää säännökset toimenpiteistä, joihin Liikenne- ja viestintäviraston on ryhdyttävä, jos henkilölle tai organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai hyväksyntään on tarvetta puuttua joko rikkomusten takia tai sen vuoksi, ettei luvan tai hyväksynnän haltija enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

Jakeluinfra-asetus ei edellytä sen asettamien veloitteiden laiminlyönnistä johtuvista seuraamuksista säättämistä kansallisesti, mutta asetuksen tehokkaan kansallisen täytäntöönpanon varmistamiseksi ja vilpittömän yhteistyön periaatteen toteutumiseksi veloitteiden noudattamatta jättämisestä olisi tarpeen seurata hallinnollisia seuraamuksia, joilla oikeustila voidaan saattaa lainmukaiseksi. Tämä ei esityksen mukaan kuitenkaan edellyttäisi muutoksia voimassa olevaan ilmailulakiin, sillä ilmailulain 14 luvussa säädetään lupia, ilmoituksia ja hyväksyntöjä koskevista hallinnollisista seuraamuksista ja kyseisen luvun säännökset soveltuisivat tarvittaessa osin myös jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan mukaisten maasähköntarjontaveloitteiden täyttämättä jättämiseen.

Voimassa olevan ilmailulain 146 §:ssä määritellään ne organisaatiot, joihin ilmailulain 147–149 §:ssä tarkoitetut toimet voidaan kohdistaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi kyseisen pykälän 1 momentin 8 kohdan mukaisesti tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on lentopaikan pitäjä.

Niin ikään voimassa olevan ilmailulain 147 §:n 1 momentin mukaan jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija tai ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja jättää noudattamatta ilmailu-

laissa tarkoitetun hyväksynnän ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa, toiminnan harjoittajalle voidaan antaa huomautus tai varoitus. Hallituksen esityksen eduskunnalle ilmailulaiksi ja laiksi meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta (HE 79/2014) mukaan 147 §:n 1 momentissa säädetään organisaatiolle aiheutuvista seuraamuksista sellaisista lievistä hyväksynnän ehtojen tai toimintaa koskevien määräysten rikkomuksista, jotka eivät johda luvan tai hyväksynnän muuttamiseen, rajoittamiseen tai peruuttamiseen. Tällaisen luvan tai hyväksynnän haltijalle voitaisiin antaa huomautus tai varoitus. Voimassa olevan ilmailulain 147 §:n 2 momentissa säädetään huomautuksen tai varoituksen suhteesta.

Ilmailulain 148 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa ilmailulaissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettua toiminnan väliaikaisesti, jos mainitun pykälän 1 momentin 2–4 kohtien mukaisesti luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetuksessa määrääjässä, luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista.

Lisäksi 148 §:n 3 momentin 3–4 kohtien mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräaikaisesti sellaisen toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa tai toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista.

Ilmailulain 151 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tämän lain tai Euroopan unionin asetuksen nojalla antamansa käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Ilmailulain 181 §:n 1 momentin mukaan luvan, todistuksen, hyväksynnän, nimeämisen ja lääketieteellisen kelpoisuuden peruuttamista tai rajoittamista sekä Euroopan unionin asetusten nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamiin käskyihin ja kieltoihin saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen.

Ilmailulain 153 §:ssä säädetään viranomaisen tarkastus- ja tiedonsaantioikeudesta. Kyseisen pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan muun muassa ilmailutoimintaa harjoittavan on, siltä osin kuin tiedot ovat hänen hallussaan tai saatavillaan, annettava salassapitosäännösten estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sen pyynnöstä ilmailutoiminnan valvontaa tai ilmailun poikkeus-tilanteiden tutkintaa varten toiminnanharjoittajan toimintaa, taloutta ja vakuutuksia koskevat tiedot. Saman pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus ilmailulaissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja Euroopan unionin asetusten noudattamisen valvomiseksi: 1) päästä ilma-alukseen ja muuhun paikkaan, jossa ilmailutoimintaa harjoitetaan; ei kuitenkaan pysyväisluonteisesti asumiseen käytettäviin tiloihin ja 2) tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa harjoittavan toimintaa.

Lentoaseman pitäjällä tulee olla Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa ja hyväksyntätodistus, joten voimassa olevan lain 14 luvussa säädetyt hallinnolliset seuraamukset sekä muutoksenhakua ja valvontaa koskevat säännökset soveltuisivat, kun ulkoisen sähkönsyötön varmistamiseen veloitettu lentoaseman pitäjä rikkoo velvoitettaan.

3.2.2 Nykytila käytännössä

Suomessa on kaksi TEN-T-ydinverkon lentoasemaa (Helsinki-Vantaa ja Turku) ja 18 kattavan TEN-T-verkon lentoasemaa (Enontekiö, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajaani, Kemi, Kittilä, Kokkola-Pietarsaari, Kuopio, Kuusamo, Lappeenranta, Maarianhamina, Oulu, Pori, Rovaniemi, Savonlinna, Tampere ja Vaasa) eli yhteensä 20 TEN-T-verkon lentoasemaa. Kunnallisesti omistettuja Enontekiön ja Lappeenrannan asemia lukuun ottamatta kaikki lentoasemat omistaa ja niitä ylläpitää Suomen valtion omistama Finavia oyj. Suomessa on myös TEN-T-verkon ulkopuolisia lentoasemia, joihin jakeluinfra-asetusta ei sovelleta.

Siten jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 1 kohdan mukaiset sähkönsyöttöä koskevat vaatimukset kohdistuvat Suomessa lähtökohtaisesti yhteensä 20 lentoasemaan, joista 19 sijaitsee Manner-Suomessa. Maarianhaminan lentokenttää koskeva vaatimus kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 10 kohdan nojalla maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Matkustajasiltapaikat

Manner-Suomessa sijaitsevista TEN-T-verkon lentoasemista matkustajasiltoja on ainoastaan Helsinki-Vantaan, Oulun ja Rovaniemen lentoasemilla. Kaikilla kolmella lentoasemalla matkustajasiltapaikoilla on integroidut maavirtajärjestelmät eli niissä tarjotaan maasähköä suoraan sähköverkosta, ja siten jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 1 kohdan a-alakohdan velvoite täyttyy nykytilanteessa. Finavian pitämillä lentoasemilla Finavia vastaa matkustajasiltapaikoilla sähkönsyöttöjärjestelmistä ja niiden ylläpidosta ja maahuolintayhtiö sähkönsyötön kytkemisestä paikallaan olevaan ilma-alukseen.

Lappeenrannan kaupungin omistamalla Lappeenrannan lentoasemalla ei ole matkustajasiltapaikkoja. Niin ikään Enontekiön kunnan pitämällä Enontekiön lentoasemalla ei ole yhtään matkustajasilttaa.

Ulkoseisontapaikat

Ilman matkustajasilttaa olevia lentokoneiden ulkoseisontapaikkoja on kaikilla Manner-Suomen TEN-T-verkkoon kuuluvilla lentoasemilla. Näillä seisontapaikoilla ei ole kiinteää maasähkönsyöttöä, vaan sähkö tarjotaan liikuteltavista maavirtalaitteista. Näissä maavirtalaitteissa on joko sähköä tuottava dieselaggregaatti tai ne kytketään joustavalla kaapelilla lentoaseman sähköverkkoon. Finavian lentoasemilla verkkovirtaan kytkettyjä liikuteltavia maavirtalaitteita riittää normaalitilanteessa arviolta 80–90 prosentille seisontapaikoista. Lisäksi käytettävissä on dieselgeneraattoreita noin 50 prosentille seisontapaikoista. Siirrettävät laitteet omistaa useimmiten maahuolintayritys, joissain tapauksissa myös lentoaseman pitäjä.

Kansallisessa jakeluinfraohjelmassa (2017) on arvioitu, että kaikkein pienimmille lentoasemille ei ole taloudellisia perusteita asentaa kiinteitä maavirtajärjestelmiä.

Kaikilla Finavian pitämillä Pohjois-Suomen lentoasemilla (Ivalo, Kittilä, Rovaniemi, Kuusamo) käytetään nykytilassa dieselgeneraattoreissa ei-fossiilista, uusiutuvaa polttoainetta. Myös muilla Finavian lentoasemilla tullaan dieselgeneraattoreissa siirtymään ei-fossiilisiin polttoaineisiin vuoteen 2025 mennessä. Helsinki-Vantaan lentoasemalle ei-fossiilinen polttoaine tulee saataville vuoden 2024 alusta. Finavian pitämillä lentoasemilla käytetään ilma-aluksen omia apuvoimalaitteita seisonnassa erityisesti sesonkien ja ruuhkahuippujen aikana, kun liikuteltavia sähkönsyöttölaitteita ei riitä kaikille lentokoneille tai kun kylmyys vaatii apuvoimalaitteen käyttöä lentokoneen toimintakyvyn ylläpitämiseksi. Finavian lentoasemilla ei siis nykytilassa riitä ulkoista sähkönsyöttöä kaikille paikallaan oleville ilma-aluksille kaikkina aikoina.

Lappeenrannan lentoasemalla on käytössä liikuteltava maavirtalaite, jossa käytetään ei-fossiilista polttoainetta. Lisäksi Lappeenrannan lentoasemalla on tarjolla voimavirtakaappeja sähkönsyöttöön pienlentokoneille. Lentokoneet käyttävät seisontapaikoilla tarpeen mukaan omaa apuvoimalaitettaan tai tilaavat käyttöönsä maavirtalaitteen. Tiedossa ei ole, riittääkö Lappeenrannan lentoasemalla ulkoista sähkönsyöttöä kaikille paikallaan oleville ilma-aluksille joka tilanteessa.

Enontekiön lentoasemalla on käytössä neljä seisontapaikkaa. Enontekiön lentoasemalla on käytössä kaksi dieselkäyttöistä generaattoria, joista toisen omistaa lentoaseman pitäjä ja toisen maa-huolintayhtiö. Enontekiön lentoasemalla lentokoneet käyttävät talvisin systemaattisesti omaa apuvoimalaitettaan estääkseen hyvin matalista lämpötiloista johtuvan jäätymisen. Sähkönsyöttögeneraattorin lisäksi lentoasemalla on käytössä polttomoottorikäyttöinen lämmitin.

Jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 1 kohdan b-alakohdan velvoite ei yllä kuvatun perusteella täyty nykytilanteessa kaikilla Manner-Suomen TEN-T-verkon lentoasemilla kaikissa tilanteissa kuten ruuhkatilanteissa ja hyvin kylmässä säässä. Finavian mukaan Lapin lentoasemilla sähkönsyöttöä ei riitä kaikille paikallaan oleville ilma-aluksille sesonkiaikoina, sillä kaikki ilma-alukset eivät mahdu asematasolle. Useimmilla lentoasemilla normaalin operoinnin tilanteissa velvoite kuitenkin täyttyy jo nykyisellään, ja suunnitelmat lisätä fossiilittoman polttoaineen käyttöä dieselgeneraattoreissa vahvistavat tätä.

Kaupallisten lento-operaatioiden määrä

Manner-Suomen TEN-T-verkon lentoasemista suurin liikennemäärä on Helsinki-Vantaan lentoasemalla, jossa vuosien 2017–2019 kaupallisten lento-operaatioiden keskiarvo oli noin 180 000. Seuraavaksi suurimmat kaupallisten lento-operaatioiden keskiarvomäärät vuosien 2017–2019 aikana olivat Oulun lentoasemalla, noin 9 500, ja Turun lentoasemalla, noin 8 000. Muilla Manner-Suomen lentoasemilla kaupallisten operaatioiden määrät olivat vuosien 2017–2019 keskiarvona alle 6 000. Vertailuajankohdaksi on valittu vuodet 2017–2019, sillä vuosina 2020–2022 kaupallisten lento-operaatioiden määrä laskee odotetusta huomattavasti.

Eurocontrolin ennusteen mukaan Helsinki-Vantaan lentoaseman lisäksi Oulun lentoasema voisi ylittää 10 000 kaupallisen lento-operaation tason vuonna 2029. Myös Turun lentoaseman operaatiomäärä voisi kasvaa lähelle 10 000.⁶ Finavian arvion mukaan myös Rovaniemen lentoasema voisi vuonna 2030 ylittää 10 000 kaupallisen lento-operaation rajan. Rovaniemen kasvu riippuu talviin keskittyvän lomaliikenteen kasvusta.

Nykytilassa siis ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasema ylittää jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun 10 000 kaupallisen lento-operaation rajan. Oulun ja Turun lentoasemien lento-operaatioiden määrät asettuvat rajan tuntumaan. Ottamalla käyttöön asetuksen mahdollistaman kansallisen liikkumavaran vapautettaisiin siis suurin osa Suomen TEN-T-verkolla sijaitsevista lentoasemista veloitteesta tarjota ulkoista sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin.

⁶ EUROCONTROL Forecast Update 2023-2029, EUROCONTROL 7-YEAR FORECAST 2023-2029: Detailed Forecasts, 2023, välilehti IFR Movements; <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2023-2029>

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan ilmailulain ja uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain sekä sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamista. Lainmuutoksilla toteutettaisiin asetusta lentoliikenteen kestävästä polttoaineista ja jakeluinfra-asetuksen lentoliikennettä koskevien velvoitteiden täydentävä kansallinen sääntely.

Asetuksessa lentoliikenteen kestävästä polttoaineista säännellään kansallisten toimivaltaisten viranomaisten vastuista sekä velvoitteiden noudattamatta jättämisen seuraamuksista. Asetuksen 12 artiklassa säännellään jäsenvaltioille velvoite paitsi nimeämään yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen valvomaan ilma-aluksen käyttäjille, unionin lentoasemien pitäjille sekä lentopolttoaineiden toimittajille asetettujen velvoitteiden noudattamista, mutta myös täytäntöönpanemaan asetuksen sääntelemät seuraamukset. Jäsenvaltioiden on asetuksen mukaan säädettävä asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Jäsenvaltiolla on lisäksi oltava kansallisesti käytössä tarvittava oikeudellinen ja hallinnollinen kehys velvoitteiden täyttämisen ja sakkojen perimisen varmistamiseksi. Asetus sääntelee lisäksi seuraamusmaksujen suuruudesta määrittäen niiden vähimmäismäärän.

Esityksessä ehdotetaan muutoksia voimassa oleviin ilmailulakiin, jakeluelvoitelakiin ja sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin (672/2002). Ilmailulakiin lisättäisiin lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen edellyttämät toimivaltaisen viranomaisen nimeäminen, viranomaistehtävät sekä seuraamusjärjestelmä siltä osin, kuin kysymys on asetuksessa tarkoitettuja ilma-aluksen käyttäjiä ja unionin lentoaseman pitäjiä koskevista oikeuksista ja velvollisuuksista. Valvontaviranomaiseksi nimettäisiin voimassa olevassa ilmailulaissakin kansallisena ilmailuviranomaisena toimiva Liikenne- ja viestintävirasto Traficom niiltä osin, kun kysymys on lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetussa asetuksessa tarkoitettujen ilma-aluksen käyttäjien ja lentoasemien pitäjien oikeuksista ja velvollisuuksista.

Esityksessä ehdotetaan, että lentoaseman pitäjät vastaisivat siitä, että paikallaan oleville ilma-aluksille toimitetaan sähköä jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan mukaisesti. Sähköä olisi toimitettava TEN-T-asetuksen liitteessä II mainittujen lentoasemien kaikilla matkustajasiltapaikoilla ja ulkoseisontapaikoilla. Esityksessä myös ehdotetaan, että Suomi hyödyntäisi asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mahdollistaman kansallisen liikkumavaran eikä sähköä siten tarvitsisi toimittaa, jos kyseessä on ulkoseisontapaikka sellaisella TEN-T-asetuksen liitteessä II mainitulla lentoasemalla, jolla on ollut kolmen viime vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lentooperaatiota vuodessa. Toimivaltaiseksi viranomaiseksi ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastoa.

Jakeluelvoitelakiin lisättäisiin asetuksen edellyttämät toimivaltaisen viranomaisen nimeäminen, viranomaistehtävät sekä seuraamusjärjestelmä siltä osin, kuin on kysymys asetuksessa tarkoitettuja lentopolttoaineen toimittajia koskevista oikeuksista ja velvollisuuksista. Valvontaviranomaiseksi nimettäisiin Energiavirasto, kun kysymys on asetuksessa tarkoitettujen lentopolttoaineen toimittajien oikeuksista ja velvollisuuksista.

Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista edellyttää jäsenvaltioita varmistamaan, että kansallisella tasolla on tarvittava oikeudellinen ja hallinnollinen kehys velvoitteiden täyttämiseksi ja seuraamusmaksujen perimiseksi.

Muutokset ilmailulakiin

Esityksessä ehdotetaan, että ilmailulaissa osoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto toimimaan toimivaltaisena viranomaisena ilma-aluksen käyttäjiä ja unionin lentoaseman pitäjiä koskevissa asioissa. Ilmailulakiin tuotaisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviksi eräiden pyyntöjen ja ilmoitusten käsittely sekä asetuksessa tarkoitettujen ilma-aluksen käyttäjien antamien ilmoitusten tutkinta sekä seuraamusmaksujen määrääminen. Ilmailulaissa toteutettaisiin asetuksen edellyttämän seuraamusjärjestelmän sääntely ilma-aluksen käyttäjän ja unionin lentoaseman pitäjän osalta. Ilmailulakiin tulisi seuraamusmaksuja ja niiden määräämistä, suuruuden määräytymisperusteita, täytäntöönpanoa ja seuraamusmaksujen tulojen käyttöä koskevaa sääntelyä.

Muutokset jakeluvelvoitelakiin

Esityksessä ehdotetaan, että jakeluvelvoitelaiassa osoitettaisiin Energiavirasto toimimaan toimivaltaisena viranomaisena lentopolttoaineen toimittajia koskevissa asioissa. Jakeluvelvoitelain tarkoitusta ja soveltamisalaa muutettaisiin siten, että lailla täydennettäisiin asetusta lentoliikenteen kestävästä polttoaineista siltä osin kuin kyse on lentopolttoaineen toimittajien oikeuksiin ja velvoitteisiin liittyvistä viranomaistehtävistä. Jakeluvelvoitelaiassa toteutettaisiin asetuksen edellyttämän seuraamusjärjestelmän kansallinen sääntely lentopolttoaineen toimittajia koskevien seuraamusmaksujen osalta. Jakeluvelvoitelakiin tulisi seuraamusmaksuja ja niiden määräämistä, suuruuden määräytymisperusteita, täytäntöönpanoa ja seuraamusmaksujen tulojen käyttöä koskevaa sääntelyä. Lisäksi jakeluvelvoitelakiin tuotaisiin Energiaviraston tehtäväksi varmistaa, että lentopolttoaineen toimittaja, jolle on kertynyt vaje kestävien lentopolttoaineiden osuuskien vähimmäismäärien toimituksista, toimittaa seuraavan raportointijakson markkinoille vajea vastaavan määrän kyseistä lentopolttoainetta raportointijaksoa koskevan velvoitteen lisäksi. Lisäksi laissa säädettäisiin Energiaviraston tehtävästä käsitellä toimivaltaista viranomaista koskevat pyynnöt. Jakeluvelvoitelain muutoksenhakua koskevaa lainkohtaa tulitaisiin muuttamaan siten, että lentopolttoaineen toimittajille määrättyjen seuraamusmaksut tulisivat sen piiriin.

Muutokset sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin

Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista edellyttää jäsenvaltioita varmistamaan, että kansallisella tasolla on tarvittava oikeudellinen ja hallinnollinen kehys velvoitteiden täyttämiseksi ja seuraamusmaksujen perimiseksi. Asetuksen seuraamusmaksujen täytäntöönpano edellyttäisi sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamista siten, että edellä mainitut seuraamusmaksut tuotaisiin osaksi lain soveltamisalaa. Siten asetuksen seuraamusmaksut pantaisiin täytäntöön kuten sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa säädetään.

Lisäksi jakeluvelvoitelain nykyiset seuraamus- ja virhemaksut tuotaisiin lain soveltamisalaan. Siten edellä mainitut seuraamus- ja virhemaksut pantaisiin täytäntöön kuten sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa säädetään.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettua asetusta täydentävä kansallinen sääntely

Tässä alaluvussa esitetyt vaikutusarviot koskevat asetusta lentoliikenteen kestävästä polttoaineista täydentävää ja täsmentävää kansallista sääntelyä. Asetuksesta ilmenevien toimijoihin koskevien velvoitteiden vaikutuksia ei arvioida tässä yhteydessä, koska asetusta on suoraan sovellettavaa oikeutta.

Taloudelliset vaikutukset

Lentoliikenteen keasetusta täydentävällä sääntelyllä ei ole vaikutuksia kotitalouksien tai yritysten asemaan. Kansallisella sääntelyllä varmistetaan asetuksen tehokas täytäntöönpano Suomessa.

Ilmasto- ja ympäristövaikutukset

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettua asetusta täydentävällä sääntelyllä ei ole ilmasto- ja ympäristövaikutuksia. Kansallisella sääntelyllä varmistetaan asetuksen tehokas täytäntöönpano Suomessa.

Vaikutukset sotilasilmailuun

Esityksellä ei arvioida olevan vaikutusta sotilasilmailuun, koska lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettua asetusta ei sovelleta sotilasilma-alusten kaltaisiin ilma-aluksiin.

Vaikutukset viranomaistoimintaan

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen kansallinen toimeenpano tulee lisäämään sekä Liikenne- ja viestintäviraston että Energiaviraston tehtäviä. Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi valvontaviranomainen ilma-alusten ja unionin lentoasemanpitäjien oikeuksia ja velvoitteita koskevissa asioissa. Energiavirastosta tulisi asetuksen tarkoittama toimivaltainen viranomainen, kun kyse on lentopolttoaineen toimittajia koskevien velvoitteiden valvonnasta.

Asetukseen sisältyvät viranomaisvelvoitteet aiheuttavat Liikenne- ja viestintävirastolle hallinnollisia tehtäviä ja kustannuksia, jotka vaikuttavat viraston työmäärään sekä mahdollisuuden toimia resurssiensa puitteissa ja hoitaa sille osoitetut tehtävät. Näin ollen asetuksen vaikutuksia on arvioitu suhteessa ehdotettuihin viranomaistehtäviin, uusiin menettelytapoihin, kehitettäviin toimintaprosesseihin sekä toimivaltasuhteisiin. Mikäli Suomi päätyisi laajentamaan asetuksen soveltamisalaa, vaikuttaisi se hahmoteltuun työmäärään. Keskeisimpänä seikkana se, raportoi-siko Finavia Oyj keskitetysti vai lentoasemakohtaisesti. Lisäksi työmäärä voisi suurentua velvoitteiden täytäntöönpanon tulkintatilanteissa. Näin ollen johtopäätöksenä voitane todeta, että soveltamisalan laajentaminen lisääisi jonkin verran viranomaistyötä.

Arvioitu pysyvä lisäresurssitarve asetuksen tehokkaan täytäntöönpanon ja noudattamisen varmistamiseksi on 1 henkilötyövuosi (erityisasiantuntija) alkaen vuodesta 2024. Lisäresurssilla varmistetaan, että Traficomilla on tarvittavat resurssit ja valmiudet suorittaa asetuksen nojalla annetut tehtävät tehokkaasti ja oikea-aikaisesti.

Unionin tietokantaa ja olemassa olevia prosesseja voitaisiin mahdollisesti hyödyntää tehtävässä. Tietojärjestelmän käyttö, laajuus ja soveltuvuus kansallisessa toimeenpanossa vaatii lisäselvityksiä ja on mahdollista, että tästä syntyy tietojärjestelmäkustannuksia. Näiden mahdollisten investointikustannusten ei nähdä ylittävän 120 000 euroa. Mikäli EU-tason järjestelmää ei ole käytettävissä, tulee varautua suurempiin investointi- ja käyttökustannuksiin oman kansallisen tietojärjestelmän osalta.

Hallituksen esitys vaikuttaisi Energiaviraston tehtäviin. Energiavirasto arvioi, että jakeluelvoitelain muuttamisen tuomien uusien tehtävien lisäresurssin tarve olisi 0,5–1 henkilötyövuotta. Uudet tehtävät eivät poikkeaisi suuresti nykyisen jakeluelvoitelain mukaisista tehtävistä jakeluelvoitteen täyttymisen laskemiseen ja jakeluelvoiteilmoitusten käsittelyyn ja edelleen raportointiin liittyen. Unionin biopolttoainetietokanta UDB aiheuttaa arvioon epävarmuutta, sillä Energiavirastolla on vasta vähän kokemusta järjestelmän käyttämisestä. Jos Suomen kansalliseen kestävyysjärjestelmään ja polttoaineiden toimittajien vuosittaiseen raportointiin liittyvät

tehtävät UDB:ssa osoittautuvat työläiksi, on arvio lähempänä 1 henkilötyövuotta. Tähän mennessä järjestelmän käyttöönotto on ollut hyvin työlästä ja hankalaa.

Polttoaineen toimittajien tulee osoittaa lentopolttoaineen kestävyys, ja siihen he tarvitsevat joko Energiaviraston hyväksymän kansallisen kestävyysjärjestelmän tai EU:n hyväksymän vapaaehtoisin järjestelmän. Jos kaikki viisi polttoaineen toimittajaa hakevat kestävyysjärjestelmää Energiavirastolta, tarvitaan 0,5–1 henkilötyövuoden lisäksi kertaluonteinen 0,6 henkilötyövuotta hyväksymishakemusten käsittelyä varten.

Jakeluvetoilain nojalla määrättävien seuraamus- ja virhemaksujen täytäntöönpano siirtyisi Oikeusrekisterikeskukselle.

Lentopolttoaineen toimittajien lukumäärä perustuu liikenne- ja viestintäministeriön arvioon nykyisistä toimijoista.

Oikeusrekisterikeskus huolehtisi lentopolttoaineen toimittajille, ilma-aluksen käyttäjille ja unionin lentoaseman pitäjille seuraamusmaksuista tehdyn päätöksen täytäntöönpanosta. Koska Suomessa toimijoita ei ole montaa, seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta syntyyne Oikeusrekisterikeskukselle lisätyötä vähissä määrin. Koska vastaavanlaisia määrältään pieniä seuraamusmaksuja syntyy vuosittainen eri hallinnonaloilla useita, niin niiden yhteisvaikutukset ja kokonaistyömäärän lisääntyminen näkyvät Oikeusrekisterikeskuksen työmäärässä viiveellä ja mahdollinen lisäresursoinnin tarve tulee täsmentymään vasta myöhemmin. Eri hallinnonalojen seuraamusmaksujen täytäntöönpanossa on kyse pysyvälouenteisesta tehtävästä, ja Oikeusrekisterikeskukselle syntyvät seuraamusmaksujen aiheuttaman lisätyön kattamiseen tarvittavat lisämäärärahatarpeet käsitellään vuosittaisissa kehys- ja talousarviomenettelyissä.

Lisäksi Oikeusrekisterikeskus tulisi vastaamaan jakeluvetoilain nykyisten seuraamus- ja virhemaksujen täytäntöönpanosta. Jakeluvetoilain nojalla on annettu toistaiseksi hyvin vähän edellä mainittuja virhe- ja seuraamusmaksuja.

Vaikutukset valtiontalouteen

Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot on budjetoitu valtion talousarvion momentille 31.01.02. Liikenne- ja viestintäviraston arvioi, että lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen myötä tuleviin viranomaisestehtäviin arvioidaan tarvittavan 1 henkilötyövuotta. Lisäksi uudet tehtävät edellyttävät enintään 120 000 euroa tietojärjestelmäkustannuksia.

Energiaviraston toimintamenot on budjetoitu valtion talousarvion momentille 32.01.09. Energiavirasto arvioi, että lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen myötä tuleviin viranomaisestehtäviin tulisi varata noin 0,5–1 henkilötyövuotta sekä 0,6 henkilötyövuoden kertaerä.

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettu asetus edellyttää jäsenvaltioita pyrkimään varmistamaan, että seuraamusmaksuista kertyneet tulot tai niitä vastaava arvo käytetään siten kuin asetuksessa säädetään.

4.2.2 Sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevien ehdotusten vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotetun 93 §:n 1 momentin mukainen TEN-T-verkon lentoasemien pitäjille kohdistettu velvoite vastata siitä, että lentoasemilla varmistetaan sähkönsyöttö paikallaan oleviin ilma-aluksiin

jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan mukaisesti ei kokonaisuutena aiheuttaisi merkittäviä lisäkustannuksia lentoasemien pitäjille tai välillisesti muille lentoalan toimijoille.

Kaikilla Suomen nykyisillä TEN-T-verkon lentoasemien *matkustajasiltapaikoilla* on jo käytössä jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 1 kohdan velvoitteen täyttävä sähköverkkoon kytkettävä ulkoinen sähkönsyöttö.

Ehdotetulla 93 §:n 2 momentilla otettaisiin käyttöön asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mukainen kansallinen liikkumavara eli pienet TEN-T-verkon lentokentät vapautettaisiin jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 1 kohdan b-alakohdan mukaisesta velvoitteesta sähkönsyötön tarjoamiseen ilma-alusten *ulkopaikoilla*. Nykytilassa ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasema ylittää asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun 10 000 lento-operaation rajan eli mahdolliset lisäinvestoinnit kohdistuisivat vain Finavialle Helsinki-Vantaan lentoaseman pitäjänä, eivät kunnallisille lentoasemayhtiöille.

Ilmasto- ja ympäristövaikutukset

Hallituksen esityksen ehdotuksella (93 § 1 mom.) velvoittaa lentoaseman pitäjä varmistamaan sähkönsyöttö paikoillaan oleviin ilma-aluksiin jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan mukaisesti ei ole välittömiä ilmasto- tai ympäristövaikutuksia. Ehdotus kuitenkin tehostaa jakeluinfra-asetuksen toimeenpanoa kansallisesti ja siten myös asetuksen arvioituja myönteisiä ilmasto- ja ympäristövaikutuksia.

Ehdotuksella vapauttaa pienet lentoasemat maasähkönsyöttövelvoitteesta ilma-alusten ulkoseisontapaikoilla (93 § 2 mom.) ei myöskään ole merkittäviä ilmasto- ja ympäristövaikutuksia, sillä lentokoneiden apuvoimalaitteiden käytön ilmasto- ja ympäristövaikutukset ovat arvioiden mukaan pieni osa lentoliikenteen kokonaisilmasto- ja ympäristövaikutuksista.

Ilma-aluksen apuvoimalaitteella voidaan tuottaa ilma-aluksen järjestelmien tarvitsemää sähköä silloin, kun lentokoneen moottorit eivät ole toiminnassa, eli esimerkiksi maatoiminnan aikana. Ulkoisen sähkönsyötön avulla voidaan vähentää apuvoimalaitteiden käyttöä ilma-alusten ollessa paikallaan. Lentokoneiden apuvoimalaitteet hyödyntävät yleensä fossiilista polttoainetta, kerosiinia, mistä aiheutuu kasvihuonekaasupäästöjä sekä lentoasemalla ilmanlaatuun vaikuttavia lähipäästöjä ja melua. Jos matkustajasiltapaikoilla tai seisontapaikoilla tarjottu sähkö tulee suoraan sähköverkosta, edellä mainitut kielteiset ilmasto- ja ympäristövaikutukset vähenevät. Jos taas ulkopaikoilla tarjottu sähkö tuotetaan ei-fossiilista polttoainetta käyttävällä maavirtalaitteella, syntyy edelleen ilmanlaatuun vaikuttavia lähipäästöjä sekä melua, mutta fossiilisten energialähteiden käyttö ja siten kasvihuonekaasupäästöt kuitenkin vähenevät.

Apuvoimalaitteet tuottavat kuitenkin vain pienen osan lentoliikenteen kokonaishiilidioksidipäästöistä. Apuvoimalaitteiden polttoaineen kulutuksen on arvioitu olevan noin 1 % lentoliikenteen polttoaineen kokonaiskulutuksesta lentokonemallista riippuen, eikä apuvoimalaitteiden käytön katsota vaikuttavan merkittävästi lentokoneen hiilidioksidin kokonaispäästöihin. Komission tekemän vaikutustenarvion mukaan osuus oli globaalisti noin 1 % vuonna 2018. Sähkön lähteellä on suuri merkitys päästövähennyksien saavuttamisessa. Finavian arvion mukaan kaikilla sen lentoasemilla apuvoimalaitteiden hiilidioksidipäästöt olivat noin 18 000 tonnia vuonna 2022. Tästä Helsinki-Vantaan, Oulun ja Rovaniemen lentoasemien päästöt ovat 16 600 tonnia. Tämä on noin 1 % Suomessa ulkomaanliikenteeseen myydyin lentopetrolin eli kerosiinin hiilidioksidipäästöistä tai 15 % kotimaan lentoliikenteen hiilidioksidipäästöistä vuonna 2022.

Ulkoisen sähkösyöttö sähköverkosta vähentää huomattavasti paikallisia, ilmanlaatuun vaikuttavia päästöjä ja vähentää näin myös päästöjen aiheuttamia haitallisia terveysvaikutuksia lentoasemalla. Sekä apuvoimalaitteiden että dieselgeneraattoreiden hiilivety-, hiilimonoksidi-, typenoksidi- ja hiukkaspäästöt lähentelevät korkeapäästöisten ajoneuvojen päästötasoja. Useat pienistä lentoasemista sijaitsevat kuitenkin harvaan asutuilla alueilla, ja laajamittainen altistuminen apuvoimalaitteiden ja dieselgeneraattoreiden lähipäästöille sekä melulle rajautuukin usein lentoaseman alueelle.

Ulkoisen sähkösyöttö sähköverkosta apuvoimalaitteen tai dieselgeneraattorin käytön sijaan vähentää myös lentoasemien melutasoja ainakin lentokoneen läheisyydessä. Kun tarkastellaan apuvoimalaitteiden tuottamaa äänentasoja lentoasemalla osana kokonaisäänitasoa, apuvoimalaitteiden vaikutus lentoaseman äänitasoon on kuitenkin pieni.

Yllä kuvatun perusteella ehdotetun 93§:n 2 momentin mukaisella pienten lentoasemien vapautuksella velvoitteesta varmistaa sähkönsyöttö paikallaan oleviin ilma-aluksiin kaikilla ulkoseisontapaikoilla on kokonaisuutena arvioiden vain vähäisiä ilmasto- ja ympäristövaikutuksia.

Vaikutukset sotilasilmailuun

Esityksellä ei arvioida olevan vaikutusta sotilasilmailuun, koska sähkön syötön varmistamisen velvoite on rajattu kohdentumaan sellaisiin ilma-alusten seisontapaikkoihin, joita käytetään kaupallisissa ilmakuljetuksissa.

Vaikutukset viranomaistoimintaan

Ilmailulakiin ehdotetun 93 §:n mukaisen velvoitteen valvonta olisi Liikenne- ja viestintäviraston uusi tehtävä, jonka asianmukaiseksi suorittamiseksi Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan tulisi varata noin 1 henkilötyövuoden verran. Jos pienet lentoasemat, joilla kaupallisten lento-operaatioiden määrän kolmen vuoden keskiarvo alittaa 10 000, esityksen mukaisesti vapautetaan velvoitteesta varmistaa sähkönsyöttö ilma-alusten ulkoseisontapaikoille, näihin lentoasemiin kohdistuvat seurantaan ja valvontaan liittyvät viranomaistehtävät vähensivät.

Vaikutukset valtiontaloudelle

Liikenne- ja viestintäviraston toimintameno on budjetoitu valtion talousarvion momentille 31.01.02. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ilmailulakiin ehdotetun 93 §:n mukaisen velvoitteen valvomiseksi tulisi varata noin 1 henkilötyövuotta. Tämä edellyttäisi 130 000 euron määrärahaa virastolle.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Asetusta lentoliikenteen kestävästä polttoaineista täydentävä sääntely

Lainsäädännölliset vaihtoehdot

Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista edellyttää täydentävää kansallista lainsäädäntöä. Asetusta täydentävä kansallinen sääntely voidaan toteuttaa joko uudella lailla tai sisällyttämällä tuleva kansallinen sääntely jo olemassa olevaan tai oleviin säädöksiin.

Suomessa ei ole kansallisesti olemassa säädöstä tai säädöksiä, joissa sääntely olisi täysin tai lähes täysin vastaavaa kuin asetuksen edellyttämä kansallinen sääntely. Kansallisesti on kuitenkin olemassa säädöksiä, joilla on liittymäkohtia ehdotetun sääntelyn kohteeseen. Asetuksella tuotava sääntely koskee ilmailua sekä polttoaineiden toimittamista, joiden osalta kansallisesti on jo voimassa yleislait. Asetus ei jätä kansallisesti juuri liikkumavaraa lainsäätäjälle, jolloin uuden lain sijaan kansallinen täydentävä sääntely on toteutettu esityksen tavoin lisäyksin voimassa oleviin toimialan mukaisiin yleislakeihin (ilmailulaki sekä jakeluelvoitelaki).

Ilmailulaki on ilmailussa Suomessa noudatettava yleislaki. Ilmailulaissa säädetään laajasti ilmailun eri osa-alueista, kuten lentotoiminnasta, ilma-aluksista, lentopaikoista ja ilmatilan hallinnasta sekä niihin liittyvistä viranomaistehtävistä ja seuraamuksista. Ilmailulaissa on jo nykyisin sääntelyä ilmailun toimijoita koskevista lupa- ja valvontaviranomaisen tehtävistä. Siksi lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen edellyttämä sääntely valvontaviranomaisen osoittamisesta, tehtävistä ja seuraamusjärjestelmästä voitaisiin sisällyttää ilmailulakiin. Tällöin asetuksen unionin lentoaseman pitäjiä ja ilma-aluksen käyttäjiä koskeva sääntely olisi samassa säädöksessä. Valintaa puoltaisi myös se, ilmailulain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto toimii Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena. Ilma-aluksen käyttäjien ja unionin lentoasemanpitäjien oikeuksien ja velvoitteiden toimeenpanon osalta Liikenne- ja viestintävirasto osoitettaisiin lupa- ja valvontaviranomaiseksi.

Jakeluelvoitelain tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä. Laissa säädetään erityisesti jakeluelvoitteesta, jonka mukaan liikennepolttoaineen jakelijoilla on velvollisuus toimittaa vuosittain kulutukseen tietty vähimmäisosuus uusiutuvia polttoaineita. Laissa säädetään myös viranomaistehtävistä ja seuraamusjärjestelmästä. Jakeluelvoitelain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluvat työ- ja elinkeinoministeriölle. Energiavirasto jakeluelvoitelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvontaviranomaisena sekä vastaa lain täytäntöönpanosta.

Jakeluelvoitelakiin voitaisiin sisällyttää lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen lentopolttoaineen toimittajia koskevaa sääntelyä, koska lentopolttoaineen toimittajia koskeva sääntely on hyvin lähellä sitä sääntelyä, mitä jakeluelvoitelaisissa on jo koskien tieliikenteen polttoainejakelijoita. Jakeluelvoitelain kohteena olevat toimijat ovat käytännössä lisäksi osin samoja kuin asetuksen tarkoittamat lentopolttoaineen toimittajat. Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettua asetusta täydentävän sääntelyn sisällyttämistä jakeluelvoitelakiin puoltaa sekin, että asetuksen polttoaineentoimittajia koskevien oikeuksien ja velvoitteiden osalta toimivaltaiseksi viranomaiseksi osoitettaisiin Energiavirasto sen jo hoitaessa vastaavia tehtäviä.

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen lentopolttoaineen toimittajia koskevan kansallisen sääntelyn sisällyttäminen jakeluelvoitelakiin on kuitenkin jossain määrin haasteellista, koska voimassa olevan jakeluelvoitelain tarkoituksena ei ole edistää ilmailun kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa. Tämän vuoksi sääntelyn sisällyttäminen jakeluelvoitelakiin edellyttää, että jakeluelvoitelain tarkoitusta laajennetaan siten, että se kattaa myös edellä mainitun asetuksen toimeenpanon siltä osin, kun kyse on lentopolttoaineen toimittajien velvoitteista ja oikeuksista johtuvista viranomaistehtävistä ja lentopolttoaineen toimittajia koskevasta seuraamusjärjestelmästä.

Unionin lentoaseman määritelmän kansallinen laajentaminen

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 2 artiklan mukaan jäsenvaltio voi lentoaseman pitäjää kuultuaan päättää, että sen alueella sijaitsevaa asetuksen 3 artiklan 1 kohdan

soveltamisalaan kuulumatonta lentoasemaa on pidettävä asetuksessa tarkoitettuna unionin lentoasemana edellyttäen, että lentoasema täyttää 6 artiklan 1 kohdassa säädetyn velvoitteen, jonka mukaan lentoaseman pitäjän tulee tehdä kaikki välttämättömät toimet mahdollistaakseen ilma-aluksen käyttäjille kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet sisältävien lentopolttoaineiden saatavuus. Jäsenvaltioille on jätetty mahdollisuus unionin lentoasemiksi sellaisia lentoasemia, joilla asetuksen edellyttämät unionin lentoaseman edellytykset eivät täyty. Jos jäsenvaltio päättäisi, että tiettyjä lentoasemia tulee edellytysten täytyessä kohdella kuin asetuksen tarkoittamia unionin lentoasemia, se lisäisi lentopolttoaineen toimittajien ja unionin lentoaseman pitäjien velvoitteita näillä lentoasemilla.

Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus edistää EU-tasolla aktiivisesti ja ennakoiden sellaista vaikuttavaa ja kustannustehokasta ilmasto- ja teollisuuspolitiikkaa, joka on Suomen kansalaisten, kestävän kasvun ja kilpailuedun kannalta järkevää. Hallitusohjelmassa lisäksi painotetaan kustannustehokkaita päästövähennystoimia. Suomessa sovellusalan laajentaminen tarkoittaisi velvoitteiden asettamista verrattain pienille lentokentille, mikä voisi lisätä kustannuksia ja siten vääristää kilpailuasetelmaa. Lisäksi lentoliikennemäärien palautuessa pandemiaa edeltäneelle tasolle on mahdollista, että lentokentistä Oulu ja Rovaniemi tulevat soveltamisalan piiriin.

Kansallisen seuraamusjärjestelmän säätäminen

Koska kyseessä on asetus, sillä ei voida edellyttää rikosoikeudellisista seuraamuksista säätämistä. Asetus voi lähtökohtaisesti edellyttää jäsenvaltioilta vain hallinnollisia seuraamuksia eikä sakko siten tässä yhteydessä tarkoita rikosoikeudellista seuraamusta, vaikka termiä ”sakko” on kansallisessa sääntelyssä yleisemmin käytetty tässä yhteydessä. Tulkintaa sakon hallinnollisesta luonteesta puoltaa myös Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 82 artiklan 2 kohta, mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen annetuilla direktiiveillä säätää vähimmäissäännöistä sikäli kuin se on tarpeen tuomioiden ja oikeusviranomaisten päätösten vastavuoroisen tunnustamisen sekä poliisiyhteistyön ja oikeudellisen yhteistyön helpottamiseksi rajat ylittävissä rikosasioissa. Hallituksen esityksessä ja laeissa siten käytetään termiä seuraamusmaksu, poiketen asetuksen käännöksessä käytetystä termistä ”sakko”.

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 12 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot säätävät kansallisesti asetuksen velvoitteiden rikkomuksiin sovellettavasta seuraamusjärjestelmästä. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia ottaen huomioon velvoitteiden rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Asetuksessa asetetaan vähimmäisvaatimukset ilma-aluksen käyttäjille ja lentopolttoaineen toimittajille määrättävien seuraamusmaksujen vähimmäismääristä. Asetuksessa jätetään kuitenkin mahdollisuus kansallisesti määrätä tätä korkeammista seuraamusmaksuista. Vastaavasti kansalliseen harkintaan jää lentoaseman pitäjää koskevien seuraamusmaksujen suuruus.

Asetuksen tarkoitus on luoda harmonisoitu EU-laajuinen sääntely edistäen tasapuolista pelikenttää lentoliikenteessä siirryttäessä kohti kestäviä lentopolttoaineita samalla varmistuen niiden asteittaisen käyttöönoton. Harmonisoidun sääntelyn lähtökohta ei puolla korkeammista seuraamusmaksuista säätämistä kansallisesti kilpailuasetelmaa mahdollisesti vääristävien vaikutusten vuoksi. Näin ollen esityksessä on päädytty siirtämään harkintavalta asetuksen edellyttämästä vähimmäismäärästä suuremmasta seuraamusmaksusta toimivaltaisille viranomaisille. Tämä on perusteltua lisäksi sen vuoksi, että seuraamusten määräämisessä on huomioitava velvoitteiden rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Toisaalta ei ole nähty erityisiä ja painavia syitä kansallisesti asettaa seuraamusmaksujen vähimmäistasoja korkeammaksi.

5.1.2 Vaihtoehdot jakeluinfra-asetuksen täydentämiseksi

Suomi voisi päättää olla ottamatta käyttöön jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mahdollistamaa pienten lentoasemien vapautusta maasähkönsyöttövelvoitteesta ilma-alusten ulkoseisontapaikoille. Jos pienten lentoasemien vapautusta ei otettaisi käyttöön, mahdolliseksi haasteeksi voisivat kuitenkin muodostua erityisesti pienten, Pohjois-Suomen alueella sijaitsevien lentoasemien osalta ruuhkasesonkiin ja talvisääolosuhteisiin liittyvät erikoistilanteet, joissa sähkönsyöttöä ei voida varmistaa kaikille paikalla oleville ilma-aluksille joka tilanteessa. Kylmyyden ja matkailun aiheuttamien suurten lento-operaatioiden määrien vaihteluiden takia ilma-alukset joutuvat Pohjois-Suomen lentoasemilla käyttämään apuvoimalaitteita joko ilma-aluksen jäätymisen estämiseksi tai siksi, että laitteistoja ulkoisen sähkönsyötön tarjoamiseen ei ole lentoasemalla ruuhka-aikoina riittävästi.

Jos pienten lentoasemien vapautusta ei otettaisi käyttöön, velvoitteiden kustannusvaikutukset kohdistuisivat joko lentoaseman pitäjille tai maahuolintayhtiöille, riippuen siitä kumpi taho vastaisi sähkönsyöttölaitteistojen tai sähkön tuottamiseen vaadittavan polttoaineen hankinnasta. Kustannukset kohdistuisivat joko lentoaseman pitäjälle tai maahuolintayhtiölle, ja ne mahdollisesti jyvitetäisiin lentoyhtiöiltä perittäviin maksuihin. Sähkönsyötön käyttökustannukset (kytkeminen, ylläpito, polttoaineet) kohdistuisivat maahuolintayhtiöille. Kansallisen joustomahdollisuuden poissulkeminen toisi merkittäviä lisäkustannuksia erityisesti Pohjois-Suomessa ope-roiville lentoasematoimijoille.

Toimialalta saatujen tietojen mukaan ulkoseisontapaikoilla käytettävien liikuteltavien sähkönsyöttölaitteistojen hinta riippuu seisontapaikan sijainnista ja halutusta kokonaisratkaisun laatu-tasosta. Hinta-arvio dieselgeneraattoreille on 45 000–75 000 euroa ja akkulaitteistoille 125 000–175 000 euroa. Seisontapaikkojen kiinteiden sähkönsyöttöjärjestelmien perustamishinta-arvion vaihteluväliksi on arvioitu 50 000–250 000 euroa. Helsinki-Vantaalla kiinteiden sähkönsyöttöjärjestelmien perustamiskustannukset kohdistuisivat lentoaseman pitäjälle, seisontapaikkojen siirrettävien maavirtalaitteiden osalta puolestaan pääosin maahuolintayhtiölle. Kustannukset todennäköisesti jyvitetäisiin lentoyhtiöiltä perittäviin sähkönsyöttömaksuihin.

Toimialan tietojen mukaan pienille lentoasemille velvoitteiden täyttämisestä kohdistuvat kustannukset olisivat lentoasemaa kohden keskimäärin noin 200 000 euroa, mikä vastaisi kahden seisontapaikan kustannuksia. Pohjois-Suomen lentoasemien seisontapaikoilla voi lomakaudella olla ajoittain jopa 10–15 lentokonetta.

Pieniä lentoasemia koskevan kansallisen liikkumavaran käyttämättä jättäminen saattaisi lisätä myös viranomaistehtäviä. Jos pienet lentoasemat, joilla kaupallisten lento-operaatioiden määrän kolmen vuoden keskiarvo alittaa 10 000, vapautetaan kansallisella päätöksellä jakeluinfra-asetuksen ulkoseisontapaikkoja koskevasta velvoitteesta, niihin kohdistuvat seurantaan ja valvontaan liittyvät viranomaistehtävät vähenisivät. Jos taas pieniä lentoasemia ei vapauteta jakeluinfra-asetuksen velvoitteista, mahdollisten laitteistohankintakustannusten lisäksi jouduttaisiin pienillä lentoasemilla seurantaan, valvontaan ynnä muuhun liittyvät mahdolliset viranomaistehtävät toteuttamaan samalla laajuudella Manner-Suomen TEN-T-verkon pienillä lentoasemilla kuin suurilla lentoasemilla kuten Helsinki-Vantaalla.

Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa korostetaan tehokkaita ja kustannuksia lisäämättömiä päästövähennystoimia. Valmistelun aikana muodostuneen näkemyksen mukaan pienten lentoasemien, joilla kaupallisten lento-operaatioiden määrän kolmen vuoden keskiarvo alittaa 10 000, velvoittaminen maasähkönsyötön tarjoamiseen kaikilla ilma-alusten ulkopaikoilla ei olisi tarkoituksenmukaista eikä kustannus-hyötysuhteen huomioiden järkevää.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

5.2.1 Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista

Kuten edellä jaksossa 5.1.1 on kuvattu, asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista jäsenvaltioille vain vähän harkintavaraa asetusta täydentävän kansallisen sääntelyn toteuttamiseksi. Toistaiseksi ei ole tiedossa, että muut jäsenvaltiot laajentaisivat kansallista sääntelyään asetuksen minimivelvoitteita pidemmälle.

5.2.2 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen eräissä muissa jäsenvaltioissa

Toistaiseksi tiedossa ei ole muiden jäsenvaltioiden päätöksiä tai suunnitelmia jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa säädetyn kansallisen liikkumavaran käyttöönotosta.

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnos on ollut lausuntokierroksella xx.xx.-xx.xx.2024. Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta: **xxxxxxxxxx**

Saadut lausunnot...

7 Säännöskohtaiset perustelut

Laki ilmailulain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi 31 ja 32 kohdat, jotka olisivat tarpeen ehdotetun uuden, sähkönsyöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevan 93 pykälän lisäämisen takia.

Ehdotetussa uudessa 2 §:n 1 momentin 31 kohdassa määriteltäisiin jakeluinfra-asetus siten, että sillä tarkoitettaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta. Määrittelyllä mahdollistettaisiin asetuksen lyhytnimen käyttö säännöstekstissä, mikä parantaisi lain luettavuutta.

Ehdotetussa uudessa 2 §:n 1 momentin 32 kohdassa määriteltäisiin sähkönsyöttö paikallaan oleviin ilma-aluksiin viittaamalla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 1 kohdan 23 alakohdan mukaiseen määritelmään. Sen mukaan sähkönsyötöllä paikallaan olevaan ilma-alukseen tarkoitetaan sähkön syöttöä standardoidun kiinteän tai liikkuvan rajapinnan kautta ilma-aluksen matkustajasiltapaikalle tai ilma-aluksen ulkopaikalle paikoitettuna olevaan ilma-alukseen.

Koska pykälään lisättäisiin uudet, 31 ja 32 kohdat viimeisiksi kohdiksi, niiden edellä olevaa 30 kohta olisi muutettava niin, että kohtien väliin ei jää pistettä.

3 §. Toimivaltainen viranomainen. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto toimii Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena. Sen lisäksi 3 §:n 1 momentissa luetellaan Euroopan unionin säädöksiä, joissa tarkoitettuna kansallisena viranomaisena Liikenne- ja viestintävirasto toimii.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 8 kohta, jolla osoitetaan Liikenne- ja viestintäviraston toimivan asetuksen sääntelemällä tavalla toimivaltaisena kansallisena viranomaisena koskien

asetuksessa lentoliikenteen kestäviä polttoaineita säänneltyjä ilma-aluksen käyttäjälle ja unionin lentoaseman pitäjälle tulevia oikeuksia ja velvoitteita.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 9 kohta, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi myös jakeluinfra-asetuksen 12 artiklaan liittyvistä viranomaistehtävistä. Jakeluinfra-asetuksen tehokkaan kansallisen täytäntöönpanon varmistamiseksi on tärkeää tunnistaa ja tarkoituksenmukaisella tavalla nimetä jäsenvaltiolle osoitettuja tehtäviä hoitavat kansalliset viranomaiset. Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuuluu paljon vastaavanlaisia lentoliikenteen viranomaistehtäviä, joten jakeluinfra-asetuksesta johtuvat ilmailun valvonta- ja raportointitehtävät olisi luontevaa osoittaa sille. Samalla pykälän 1 momentin 7 kohdan lopussa oleva piste olisi tarpeen muuttaa puolipisteeksi.

93 §. *Sähkönsyöttö paikallaan oleviin ilma-aluksiin.* Maahuolintaa käsittelevästä ilmailulain 8 luvusta on vuonna 2020 kumottu maahuolintapalvelua tarjoavan turvallisuuden hallintaa koskeva 93 §, joka syrjäytyi asiaa koskevan EU-lainsäädännön seurauksena. Kumotun 93 §:n sisällön tilalle ehdotetaan lisättäväksi säännökset, joilla veloitettaisiin lentoaseman pitäjiä vastaamaan siitä, että paikallaan oleviin ilma-aluksiin varmistetaan sähkönsyöttö jakeluinfra-asetuksen mukaisesti. Säännös olisi tarpeen, jotta EU-asetusta sovellettaisiin kansallisesti tehokkaasti.

Ehdotetun 93 pykälän 1 momentissa veloitettaisiin lentoaseman pitäjä vastaamaan siitä, että paikallaan oleville ilma-aluksille toimitetaan sähköä jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan mukaisesti. Jakeluinfra-asetuksen 12 artikla jättää jäsenvaltioille liikkumavaraa määrittää, miten se varmistaa paikallaan olevia ilma-aluksia koskevien tavoitteiden toteutumisen. Kansallisesti lentoasemien sähköinfrastruktuurista ja polttoainehuollon järjestämisestä vastaa pääasiassa lentoaseman pitäjä. Sen vuoksi on luontevinta velvoittaa lentoaseman pitäjä huolehtimaan siitä, että sähkönsyöttö paikallaan oleviin ilma-aluksiin toteutuu jakeluinfra-asetuksen vaatimusten mukaisesti.

Jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikilla TEN-T-ydinverkon ja kattavan TEN-T-verkon lentoasemilla toimitetaan sähköä paikallaan oleviin ilma-aluksiin seuraavasti:

- a) viimeistään 31.12.2024 kaikilla ilma-alusten matkustajasiltapaikoilla, joita käytetään kaupallisissa ilmakuljetuksissa matkustajien päästämiseksi alukseen tai aluksesta tai tavaroiden lastaamiseksi tai purkamiseksi;
- b) viimeistään 31.12.2029 kaikilla ilma-alusten ulkopaikoilla, joita käytetään kaupallisissa ilmakuljetuksissa matkustajien päästämiseksi alukseen tai aluksesta tai tavaroiden lastaamiseksi tai purkamiseksi.

Jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 3 kohdan mukaan edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta erityisesti jäänestoon tarkoitettuihin seisontapaikkoihin, nimetyillä sotilasalueilla sijaitseviin seisontapaikkoihin eikä erityisesti sellaisille yleisilmailun ilma-aluksille tarkoitettuihin seisontapaikkoihin, joiden suurin lentoonlähtöpaino on alle 5,7 tonnia.

Jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 4 kohta velvoittaa lisäksi jäsenvaltiot toteuttamaan viimeistään 1. tammikuuta 2030 tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdan nojalla toimitettu sähkö on peräisin sähköverkosta tai tuotetaan paikan päällä käyttämättä fossiilisia polttoaineita.

Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 5 alakohdan mukaan ilma-aluksen matkustajasiltapaikalla tarkoitetaan määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa seisontapaikkaa, jossa on matkustajasilta. Saman artiklan 6 alakohdan mukaan ilma-aluksen ulkopaikalla puolestaan tarkoitetaan määrätyllä lentoaseman asematason alueella olevaa seisontapaikkaa, jossa ei ole matkustajasiltaa. TEN-T-ydinverkon lentoasemalla tai kattavan TEN-T-verkon lentoasemalla tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltua ja luokiteltua lentoasemaa. Kaupallisella ilmakuljetuksella puolestaan tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 13 alakohdan mukaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 3 artiklan 24 alakohdassa määriteltyä kaupallista ilmakuljetusta.

Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan 54 kappaleen mukaan ulkoinen sähkönsyöttö ilma-aluksiin voidaan varmistaa kiinteillä tai liikkuvilla maavirtalaitteilla sekä ilma-aluksen matkustajasilta-paikoilla, että ilma-aluksen ulkopaikoilla. Kyseisen kappaleen mukaan jokaista seisontapaikkaa ei tarvitse varustaa kiinteällä tai liikkuvalla maavirtalaitteella, vaan yksi kiinteä tai liikkuva maavirtalaite voi palvella useita seisontapaikkoja ja se voidaan ottaa käyttöön operatiivisten tarpeiden täyttämiseksi.

Ehdotetun 93 pykälän 2 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta 1 momentin velvoitteen soveltamisalaan jakeluinfra-asetuksen mukaisen kansallisen liikkumavaran puitteissa. Ehdotetun 2 momentin mukaan edellä 1 momentissa säädetyistä poiketen sähköä ei tarvitsisi toimittaa jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulle ilma-aluksen ulkopaikalle. Jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat vapauttaa sellaiset TEN-T-verkon lentoasemat, joilla on ollut kolmen viime vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lentooperaatiota vuodessa, velvoitteesta syöttää sähköä paikallaan oleviin ilma-aluksiin kaikilla ilma-alusten ulkopaikoilla. Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan 56 kappaleen mukaan lentojen määrä huomioon ottaen sähkönsyötöstä ilma-aluksen ulkopaikoille kyseisillä TEN-T-verkon lentoasemilla aiheutuvat investointi- ja ylläpitokustannukset eivät välttämättä ole oikeassa suhteessa ympäristöhyötyyn nähden, etenkin kun lentoasemien hiilidioksidipäästöihin voidaan puuttua tehokkaammillakin investoinneilla.

93 a §. *Tankkausvelvoitetta koskevien pyyntöjen käsittely.* Lisättäisiin uusi 93 a §, jossa säädettäisiin ilma-aluksen käyttäjän mahdollisuudesta pyytää väliaikaista vapautusta lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 5 artiklassa säädettyyn tankkausvelvoitteeseen. Ehdotetun lainkohdan mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi käsitellä ja antaa muutoksenhaun alainen päätös mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista pyynnöistä siten kuin 5 artiklassa tarkemmin säädetään.

93 b §. *Unionin lentoaseman pitäjää koskevat ilmoitukset.* Ilmailulakiin lisättäisiin uusi 93 b §, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta tutkia kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan tarkoittamien ilma-aluksen käyttäjien antamat ilmoitukset lentoaseman pitäjän puutteista noudattaen asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa annettua kestävien lentopolttoaineiden saatavuutta koskevaa velvoitetta siten kuin asetuksen 6 artiklassa tarkemmin säädetään.

93 c §. *Eräät soveltamisalaa koskevat ilmoitukset.* Ilmailulakiin lisättäisiin uusi 93 c § jossa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston on voi lentoaseman pitäjän pyynnöstä päättää, että kyseinen lentoasema katsotaan lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklassa tarkoitetuksi unionin lentoasemaksi. Pyyntöön ja päätökseen sovellettaisiin mitä mainitun asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa säädetään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 2 artikla 3 kohdassa tarkoitetut päätökset olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava päätöksestä siten kuin asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa säädetään.

151 a §. *Seuraamusmaksut ilma-aluksen käyttäjälle.* Ilmailulakiin ehdotetaan lisättävän uusi 151 a § ilma-aluksen käyttäjälle määrättävistä seuraamusmaksuista. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun ilma-aluksen käyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tai laiminlyö lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevan asetuksen 5 artiklassa säädettyä tankkausvelvollisuutta. Seuraamusmaksulla tarkoitetaan asetustekstin 12 artiklassa käytettyä ”sakkoa”. Asetuksessa ei ole kuitenkaan edellytetty, että seuraamus olisi luonteeltaan rikosoikeudellinen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun suuruudesta. Seuraamusmaksun rahamäärän tulisi lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 12 artiklan mukaisesti olla suuruudeltaan vähintään kaksi kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentopolttoaineen vuotuinen keskimääräinen hinta tonnia kohti vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä. Seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa olisi otettava huomioon erityisesti rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun suuruuden laskentaperusteiden perustelamisesta. Liikenne- ja viestintäviraston olisi perusteltava seuraamusmaksun asettavassa päätöksessä menetelmä, jolla on määritetty lentopolttoaineen hinta Euroopan unionin lentopolttoainemarkkinoilla. Menetelmän on perustuttava todennettaviin ja puolueettomiin perusteisiin sekä asetuksen 13 artiklassa tarkoitettuun viimeisimpään saatavilla olevaan tekniseen kertomukseen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta vapauttaa ilma-aluksen käyttäjä 1 momentin mukaan määrätystä seuraamusmaksusta, jos ilma-aluksen käyttäjä pystyy osoittamaan, että lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 5 artiklassa säädettyjen velvoitteiden noudattamatta jättäminen johtui sen tahdosta riippumattomista ja poikkeuksellisista sekä ennalta-arvaamattomista olosuhteista, joiden vaikutuksia ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

151 b §. *Seuraamusmaksut unionin lentoaseman pitäjälle.* Ilmailulakiin ehdotetaan lisättävän uusi 151b § unionin lentoaseman pitäjille määrättävistä seuraamusmaksuista. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun lentoasemanpitäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta ei noudata sille lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 6 artiklan 3 kohdan nojalla annettuja velvoitteita sen tilanteen korjaamiseksi, jossa ilma-aluksen käyttäjät eivät saa käyttöönsä vähimmäismäärät kestäviä lentopolttoaineita sisältävää lentopolttoainetta. Seuraamusmaksulla tarkoitetaan asetustekstin 12 artiklassa tarkoitettua ”sakkoa”. Asetuksessa ei ole kuitenkaan edellytetty, että seuraamus olisi luonteeltaan rikosoikeudellinen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun suuruuden arviointiperusteista. Seuraamusmaksun suuruus saisi olla enintään 100 000 euroa. Seuraamusmaksun suuruus olisi arvioitava tapauskohtaisesti. Seuraamusmaksua määrättäessä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus.

151 c §. *Seuraamusmaksun täytäntöönpano.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 151 c §, jonka mukaan 151 a ja 151 b § tarkoitetut seuraamusmaksut määrätään maksettavaksi valtiolle. Seuraamusmaksun täytäntöönpanoon sovellettaisiin sakon täytäntöönpanosta annettua lakia. Seuraamusmaksuille ei peritä korkoa.

Pykälän 151 c §:n 2 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun vanhenemisesta. Seuraamusmaksu vanhenisi viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä. Seuraamusmaksun täytäntöönpanon vanhentumisajaksi on perusteltua säätää viisi vuotta sen määräämistä koskevan lainvoimaisen päätöksen antamisesta. Tämä vastaa sakkorangaistukselle säädettyä vanhentumisaikaa.

151 d §. *Seuraamusmaksutulojen käyttö.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 151 d §, jossa säädettäisiin seuraamusmaksutulojen käytöstä. 151 a ja 151 b § tarkoitetuista seuraamusmaksuista kertyneet tulot tai niitä vastaava rahallinen arvo olisi pyrittävä käyttämään tasapuolisten toimintaedellytysten kestäväälle lentoliikenteelle annetun asetuksen 12 artiklan 10 kohdan tarkoittamalla tavalla. Asetus edellyttää, että jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että seuraamusmaksuista kertyneet tulot tai näitä tuloja vastaava rahallinen arvo käytetään tukemaan kestävien lentopolttoaineiden alan tutkimus- ja innovointihankkeita, kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa tai kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamista mahdollistamia menetelmiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtävästä julkaista viimeistään 25.9.2026 ja sen jälkeen viiden vuoden välein kertomus 151 a ja 151 b §:ssä ja uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 11 a §:ssä tarkoitettujen tulojen käytöstä ja tiedot näiden tulojen tasoista siten kuin lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 12 artiklan 10 kohdassa edellytetään.

Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

1 §. *Lain tarkoitus.* Lain 1 §:ään ehdotetaan lisättävän 2 momentti, jonka mukaan sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, lain tarkoituksena olisi toimeenpanna asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista siltä osin, kuin kyse on lentopolttoaineen toimittajien velvoitteista ja oikeuksista johtuvista viranomais tehtävistä ja lentopolttoaineen toimittajia koskevasta seuraamusjärjestelmästä. Uuden 2 momentin tarkoituksena olisi laajentaa jakeluvelvoitelain tarkoitusta siten koskemaan myös

3 §. *Jakeluvelvoite ja lain soveltamisala.* Lain 3 §:ään ehdotetaan lisättävän uusi 5 momentti, jonka mukaan jakeluvelvoitelain 1, 3, 4, 11 a, 11 b, 11 c, 11 d, 13 ja 14, 14 a ja 14 b § sovelletaan lentoliikenteen tarkoitettuihin lentopolttoaineen toimittajiin. Tällä rajauksella kavennettaisiin jakeluvelvoitelain soveltamista lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevan asetuksen tarkoittamien lentopolttoaineen toimittajien osalta niihin lainkohtiin, jotka koskevat lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen täydentävää kansallista lainsäädäntöä.

4 §. *Toimivaltaiset viranomaiset ja tietojen luovuttaminen.* Lain 4 §:ään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 11 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen lentopolttoaineen toimittajia koskevissa asioissa on Energiavirasto. Energiaviraston toimivaltaa ja tehtäviä laajennetaan muualla laissa säädetyin lisäksi tehtäviin, jotka koskevat niitä oikeuksia ja velvoitteita, joita asetuksessa tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi kestäväälle lentoliikenteelle asetuksen tarkoittamille polttoaineen toimittajille. Lisäksi Energiaviraston tehtäviin tulisi asetuksen lentopolttoaineen toimijoita koskevat seuraamusmaksut.

11 a §. *Lentopolttoaineen toimittajan seuraamusmaksut.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 11 a §, jonka mukaan seuraamusmaksu määrätään lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevassa asetuksessa tarkoitettulle lentopolttoaineen toimittajalle. Seuraamusmaksu määrättäisiin 1 momentin 1–3 kohtien mukaan lentopolttoaineen toimittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta ei täytä asetuksen 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksista, ei noudata asetuksen 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita, jotka koskevat asetuksessa tarkoitettujen synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia ja synteettisten lentopolttoaineiden keskimääräisiä osuuksia vuosina 2030–2034 tai artiklassa säädettyjä velvoitteita, jotka koskevat asetuksessa tarkoitettujen synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia ja synteettisten lentopolttoaineiden keskimääräisiä osuuksia vuosina 2030–2034. Lisäksi seuraamusmaksu määrättäisiin lentopolttoaineen toimittajalle, joka antanut harhaanjohtavia tai virheellisiä tietoja niiden kestävien lentopolttoaineiden ominaisuuksista tai alkuperästä, jotka se on toimittanut asetuksen 9 artiklan 2 kohdan ja asetuksen 10 artiklan mukaisesti. Seuraamusmaksulla käytetään asetustekstin 12 artiklassa tarkoitettua ”sakkoa”. Asetuksessa ei ole kuitenkaan edellytetty, että seuraamus olisi luonteeltaan rikosoikeudellinen.

11 b §. *Lentopolttoaineen toimittajan seuraamusmaksujen määrääminen ja suuruus.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 11 b §, jonka mukaan Energiavirasto määrää lentopolttoaineen toimittajan seuraamusmaksut siten kuin lain 11 a § edellyttää. Pykälän 2–4 momenteissa määriteltäisiin seuraamusmaksun suuruuden laskentaperusteet ehdotetun 11 a §:n 1 momentin kohdille 1–3. Pykälän 5 momentin mukaan seuraamusmaksua määrättäessä olisi otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Pykälän 6 momentissa säädettäisiin Energiaviraston velvollisuudesta perustella seuraamusmaksupäätöksessä menetelmä, jolla lentopolttoaineen, kestäväntä lentopolttoaineen ja synteettisen lentopolttoaineen hinta on määritelty Euroopan unionin lentopolttoainemarkkinoilla. Lisäksi säädettäisiin, että menetelmän on perustuttava todennettaviin ja puolueettomiin perusteisiin sekä viimeisimpään saatavilla olevaan asetuksen 13 artiklan tarkoittamaan tekniseen raporttiin.

11 c §. *Seuraamusmaksutulojen käyttö.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi lainkohta 11 c §, jossa säädettäisiin seuraamusmaksutulojen käytöstä. 11 a §:n tarkoitetuista seuraamusmaksuista kertyneet tulot tai niitä vastaava rahallinen arvo olisi pyrittävä käyttämään tasapuolisten toimintaedellytysten kestäväälle lentoliikenteelle annetun asetuksen 12 artiklan 10 kohdan tarkoittamalla tavalla. Asetus edellyttää, että jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että seuraamusmaksuista kertyneet tulot tai näitä tuloja vastaava rahallinen arvo käytetään tukemaan kestävien lentopolttoaineiden alan tutkimus- ja innovointihankkeita, kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa tai kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamista mahdollistamia menetelmiä.

11 d §. *Energiaviraston velvollisuus varmistaa puuttuvan lentopolttoaineen toimitus.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 11 d §, jonka 1 momentin mukaan Energiaviraston on varmistettava, että jokaisen lentopolttoaineen toimittajan, jolle on kertynyt vaje Euroopan parlamentin ja neuvoston tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisessa kestäväälle lentoliikenteelle annetun asetuksen 4 artiklassa säädetystä velvoitteesta, joka koskee kestävien lentopolttoaineiden ja synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia tietyssä raportointijaksona, on toimitettava seuraavan asetuksessa tarkoitettua raportointijakson markkinoille kyseistä vajea vastaava määrä kyseistä lentopolttoaineita raportointijaksoa koskevan velvoitteensa lisäksi siten kuin asetuksen 12 artiklassa säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan velvoitteen täyttäminen ei vapauta lentopolttoaineen toimittajaa seuraamusmaksun maksamisvelvollisuudesta.

11 e §. *Eräät lentopolttoaineen toimittajan pyynnöt.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 11 e §, jonka mukaan Energiaviraston olisi käsiteltävä lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan mukaisen lentopolttoaineen toimittajan 11 artiklan 8 kohdassa tarkoitettu pyyntö siten kuin mainitun artiklan mainitussa kohdassa tarkemmin säädetään. Asetuksen 11 artiklan 8 kohdan mukaan lentopolttoaineen toimittajan, jonka päätoimipaikka ei sijaitse jäsenvaltiossa, vastuussa oleva jäsenvaltio on se jäsenvaltio, jossa lentopolttoaineen toimittaja toimitti eniten lentopolttoainetta vuonna 2023 tai ensimmäisenä vuonna, jona se toimitti lentopolttoainetta markkinoilla sen mukaan, kumpi ajankohtakohta on myöhäisempi. Tällainen lentopolttoaineen toimittaja voi esittää toimivaltaiselle viranomaiselleen perustellun pyynnön sen siirtämisestä toisen jäsenvaltion vastuulle, jos se on toimittanut suurimmat osuudet lentopolttoaineesta tässä jäsenvaltiossa pyyntöä edeltäneiden kahden vuoden aikana. Päätös siirtämisestä on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa lentopolttoaineen toimittajan pyynnöstä, siihen on saatava siirron kohteena olevan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suostumus ja se on toimitettava ilman aiheutonta viivytystä lentoturvallisuusvirastolle ja komissiolle. Sitä sovelletaan kyseisen päätöksen tekopäivää seuraavan raportointikauden alusta.

13 §. *Muutoksenhaku.* Muutoksenhakua koskevan 13 §:n 1 momenttiin ehdotetaan lisättävän oikeus hakea oikaisua päätökseen, joka on annettu ehdotetun 11 a §:n nojalla.

14 b §. *Seuraamusmaksujen ja virhemaksun täytäntöönpano.* Lakiin ehdotetaan lisättävän uusi 14 b §, jossa säädettäisiin seuraamus- ja virhemaksujen täytäntöönpanosta. Ehdotetulla lisäyksellä lain 11, 11 a ja 12 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksun ja virhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa. Seuraamusmaksulle ja virhemaksulle ei peritä korkoa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun vanhenemisesta. Seuraamusmaksu vanhenisi viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä. Seuraamusmaksun täytäntöönpanon vanhentumisaikaksi on perusteltua säätää viisi vuotta sen määrittämisestä koskevan lainvoimaisen päätöksen antamisesta. Tämä vastaa sakkorangaistukselle säädettyä vanhentumisaikaa.

Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

1 §. *Lain soveltamisala.* Lain 1 §:n 2 momentin 30 kohtaa muutettaisiin siten, että lopun piste muutettaisiin puolipilkuksi. Lain §:n 2 momenttiin lisättäisiin kohdat 31 ja 32. Kohdan 31 mukaan siten kuin laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös ilmailulain 151 a § ja 151 b:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Kohdan 32 mukaan siten kuin laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 11 ja 11 a §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu sekä 12 §:ssä tarkoitettu virhemaksu.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Ehdotettavat lakimuutokset eivät edellytä lakia alemman asteista sääntelyä eikä tällaista ole tarkoitus valmistella.

9 Voimaantulo

Laki ilmailulain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään 30.9.2024.

Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään 30.9.2024.

Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 30.9.2024.

10 Toimeenpano ja seuranta

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen täytäntöönpanoa seurataan komission asetuksen soveltamisesta laatiman kertomuksen perusteella. Komission on esitettävä kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle ensimmäisen kerran viimeistään 1.1.2027 ja sen jälkeen joka neljäs vuosi. Kertomuksessa arvioidaan tarvetta tarkistaa asetuksen soveltamisalaa, kestävien lentopolttoaineiden määritelmää, 4 artiklassa ja liitteessä I olevia hyväksyttäviä polttoaineita ja seuraamusten tasoa. Osana ensimmäistä kertomusta tai aiemmin Euroopan parlamentille ja neuvostolle esitettynä erillisenä kertomuksena komissio arvioi mahdollisia toimenpiteitä lentopolttoaineiden polttoainesisällön optimoimiseksi.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Tällä hetkellä ei ole tiedossa esityksiä, joilla olisi riippuvuussuhde tähän esitykseen.

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Yleistä

Hallituksen esityksen 1. ja 2. lakiehdotukseen säädetään (lainkohdat) seuraamusmaksuista. Tämän vuoksi esitys on merkityksellinen perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen ja 21 §:n oikeusturvaperusoikeuden kannalta. Julkisen vallan tehtävän tehtävä on perustuslain 22 §:n turvata perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

12.2 Seuraamusmaksun yleiset edellytykset

12.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Hallituksen esityksen 1. kohdat 151 a ja 151 b § sekä 2. esityksen kohta 11 a § lakiehdotukseen sisältyisivät lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen edellyttämät uudet hallinnolliset maksusanktiot eräiden asetuksen velvoitteiden rikkomisen seuraamuksina. Tunnusmerkistöjen lisäksi lakiehdotuksissa säädettäisiin seuraamusten määräämismenettelystä, seuraamusten suuruudesta ja niiden täytäntöönpanosta.

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneessa lausuntokäytännössä on katsottu, että perustuslain 8 §:ssä tarkoitettu rikosoikeudellinen laillisuusperiaate ei ulota vaikutustaan suoraan hallinnollisiin seuraamuksiin. Alun perin asiaan on kiinnitetty huomiota täsmällisyysvaatimuksen kannalta (PeVL 74/2002 vp, s. 5/I). Sittenmin valiokunta on säännönmukaisesti toistanut tämän tarkkuuden yleistä vaatimusta koskevan maininnan hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevia ehdotuksia tarkastellessaan (esim. PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 17/2012 vp, s. 6/I, PeVL 15/2014 vp, s. 2/I, PeVL 28/2014 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7, PeVL 15/2016 vp, s. 4–5, PeVL 2/2017 vp, s. 5, PeVL 39/2017 vp, s. 3, PeVL 9/2018 vp, s. 3, PeVL 12/2019 vp, s. 8, 13/2019 vp, s. 8, PeVL 21/2020 vp, s. 2 ja PeVL 46/2021 vp, 13 kohta.).

Perustuslakivaliokunta on kuitenkin myös katsonut, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn on täytettävä riittävät sääntelyn täsmällisyyttä ja selkeyttä koskevat vaatimukset. Vaikka valiokunta on nimenomaisesti tässä suhteessa katsonut, että rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, se on kuitenkin katsonut, että tarkkuuden yleistä vaatimusta ei hallinnollisen seuraamussääntelyn suhteen voida sivuuttaa (Esim. PeVL 74/2002 vp, s. 2/I). Täsmällisemmin valiokunta on katsonut, että laissa on täsmällisesti säädettävä seuraamuksen ja sen suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista 42 (esim. PeVL 32/2005 vp, s. 2–5, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7, PeVL 12/2019 vp, s. 8 ja PeVL 46/2021 vp, 12 kohta).

Esityksen 1. lakiehdotuksen 151 a ja 151 b §:ssä sekä 2. lakiehdotuksen 11 a §:ssä säädettäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu rikkomuksina.

12.2.2 Syyksiluettavuus

Syyttömyysolettama kuuluu perustuslain 21 §:ssä säädettyihin oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeisiin. Periaatteen mukaan todistustaakka rikosasioissa kuuluu aina syyttäjälle. Syyttömyysolettama tulee lähtökohtaisesti noudatettavaksi myös rikosoikeudelliseen rangaistukseen rinnastuvan hallinnollisen sanktion määräämisessä. Keskeinen oikeusvaltiollinen vaatimus siten on, että hallinnollinen sanktio tulee kohdistaa nimenomaan rikkomuksen tekijään ja viranomaisen on esitettävä riittävä näyttö seuraamuksen määräämiseksi. Lähtökohtaisesti hallinnolliset sanktiot tulisi muotoilla muuten kuin niin sanottuun ankaraan objektiiviseen vastuuseen perustuvaksi. Ehdotettavassa lainsäädännössä on tämän vuoksi otettu huomioon tekijän tuottamus ja tahallisuus.

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 12 artiklan mukaan säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia ja niissä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Lakivaliokunta on lausunnossaan katsonut, että kun seuraamuksessa suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, vahingollisuus ja toistuvuus, ei kysymys ole lähtökohtaisesti ankarasta vastuusta (LaVL 17/2017 vp, s. 3).

Ehdotettavat seuraamusmaksut perustuvat kokonaan EU:n lainsäädännössä asetettuihin velvoitteisiin. Lähtökohta on tällöin syyksiluettavuuden alaa määrittävien käsitteiden tulkinnassa se, että tulkinta on kaikissa hallinnollisia maksuseuraamuksia koskevissa tilanteissa saman sisältöistä (ks. esim. EU:n tuomioistuimen *Intertanko*-ratkaisu; C-308/06).

12.2.3 Seuraamusmaksun määräämistä koskeva menettely

Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen määräämiseen sovellettaisiin hallintolakia. Koska 1. ja 2. lakiesityksessä ei sovelleta seuraamusmaksupäätöksen määräämismenettelystä, sovelletaan siihen hallintolakia (434/2003) hallinnon yleislakina. Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesti selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset (viranomaisen selvittämisvelvollisuus). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan mainittu hallintolain säännös lähtökohtaisesti merkitsee, että hallinnollisten seuraamusmaksujen määrääminen ei ole käännettyyn todistustaakkaan perustuvaa (PeVL 32/2005 vp, s. 3/II ja PeVL 9/2018 vp, s. 6.). Hallintolaki muodostaa muutenkin oikeusturvan kannalta riittävän perustan myös ehdotettavia seuraamusmaksuja määrättäessä.

Toimivalta määrätä seuraamusmaksu osoitetaan sellaiselle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevat seikat. Esityksen 1. lakiehdotuksen osalta toimivaltainen viranomainen olisi Liikenne- ja viestintävirasto ja 2. lakiehdotuksen osalta Energiavirasto.

12.2.4 Oikeusturva

Hallinnollisen seuraamusmaksun määräämistä koskevasta päätöksestä on perustuslain 21 §:n nojalla voitava hakea muutosta. Muutoksenhausta ilmailulaissa säädetään 181 §:ssä ja jakelovelvoitelaisissa 13 §:ssä. Vaatimus täyttyy ehdotuksessa, koska seuraamusmaksuihin voi hakea muutosta. Muutosta on ensin haettava oikaisuvaatimuksella päätöksen tehneeltä viranomaiselta ja vasta oikaisuvaatimukseen saatuun päätökseen olisi mahdollisuus hakea muutosta hallinto-oikeudelta. Hallinto-oikeuden päätöksestä voisi vielä hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:n mukaisesti ja 111 §:ssä tarkoitetulla perusteella myöntäisi valitusluvan.

12.3 Seuraamusmaksun kansallinen liikkumavara

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetussa asetuksessa edellytetään, että jäsenvaltioissa on säädettävä asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista sekä toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja niissä on otettava huomioon erityisesti rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Siksi seuraamusmaksuja määrääville viranomaisille tulisi jättää harkintavaltaa seuraamusmaksun suuruuden suhteen.

Asetus jättää hyvin niukasti kansallista liikkumavaraa suhteessa seuraamusjärjestelmään. Harkintavaltaa sisältyy kuitenkin seuraamusmaksujen suuruuteen. Asetus edellyttää, että ilma-aluksen käyttäjän tankkausvelvoitteen rikkomisesta määrättävän seuraamusmaksun on oltava vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin määrä, joka saadaan kertomalla lentopolttoaineen vuotuinen keskimääräinen hinta tonnia kohti vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä. Vastaavasti lentopolttoaineen toimittajan kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia koskevan velvoitteen rikkomisesta määrättävän seuraamusmaksun on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin määrä, joka saadaan kertomalla perinteisen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden tonnikohtaisen vuotuisen keskihinnan välinen erotus sellaisten lentopolttoaineiden määrällä, joiden osalta asetetut vähimmäisosuudet eivät täyty. Kansallisesti voitaisiin siten säätää korkeammasta seuraamusmaksujen vähimmäistasosta kuin mitä asetus edellyttää. Esityksessä katsotaan, ettei ole myöskään sellaisia erityisiä ja painavia syitä, joiden vuoksi tulisi asettaa korkeampi seuraamusmaksujen vähimmäisraja, kuin mitä asetus jäsenmailta edellyttää.

Kansallisesti harkintavaltaa on jätetty unionin lentoaseman pitäjää koskevan seuraamusmaksun määräytymisperusteelle.

12.4 Seuraamusjärjestelmän hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuus

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan sääntelyn on täytettävä perusoikeuksien rajoitus-edellytyksiin lukeutuvan hyväksyttävyyden vaatimukset asettamat edellytykset. Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn suhteen hyväksyttävyyden vaatimus edellyttää, että seuraamussääntelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Hallinnollisen seuraamusmaksun tulisi olla myös viimesijainen hallinnollinen seuraamus alan sääntelytavoitteiden toteuttamiseksi ja intressien

suojamiseksi. Jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla tai keinoilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

Asetus lentoliikenteen polttoaineista velvoittaa säätämään seuraamusjärjestelmästä, jossa eräiden velvoitteiden noudattamatta jättäminen johtaa sanktioon. Edellä esitetysti kansallisesti ei siten ole liikkumavaraa sen suhteen, säädetäänkö seuraamusjärjestelmästä vai ei.

Asetuksessa edellytetään seuraamuksia, jotta voidaan varmistaa ilmailun sisämarkkinoiden tasapuoliset toimintaedellytykset ja unionin ilmastotavoitteiden noudattaminen. Seuraamusten taso on mitoitettu suhteessa ympäristövahinkoon ja säännösten noudattamatta jättämisestä sisämarkkinoiden tasapuolisille toimintaedellytyksille aiheutuneeseen haittaan.

Kuten edellä on kuvattu, kansallisesti seuraamusmaksujen suuruuteen jää vähän kansallista liikkumavaraa. Ilma-aluksen aluksen käyttäjälle ja lentopolttoaineen toimittajalle määrättävien seuraamusmaksujen määräytymisperusteet ovat asetuksessa tarkat ja kansallisesti niiden osalta voidaan lähinnä säätää korkeammasta vähimmäislähtötasosta.

Unionin lentoaseman pitäjälle määrättävien seuraamusmaksujen suuruudesta sen sijaan asetuksessa ei säädetä. Seuraamusmaksun euromääräisestä suuruudesta ja sen oikeasuhtaisuuden arvioinnista ei ole selkeitä ohjeita. Seuraamusmaksujen enimmäissuuruus vaihtelee tapauskohtaisesti huomattavasti. Pääsääntöisesti seuraamusmaksuja koskeva lainsäädäntö on rakennettu siltä lähtökohdalta, että luonnolliselle henkilölle määrättävän seuraamusmaksun tulee olla euromäärältään vähäisempi kuin oikeushenkilölle määrättävän seuraamusmaksun.

Esitetyn ilmailulain 151 b §:ssä ehdotetaan, että unionin lentoaseman pitäjälle määrättävän seuraamusmaksun olisi oltava enintään 100 000 euroa. Summan arvioidaan olevan toimijoiden taloudelliset asemat huomioon ottaen oikeasuhtaiset, mutta kuitenkin riittävän ennaltaehkäisevät niiden taustalla olevan oikeushyvän suojelemiseksi. Seuraamusmaksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin ja huomioitavista seikoista säädettäisiin ilmailulain 151 b §:ssä.

12.5 Kannanotto perustuslainmukaisuuteen ja säätämisyjärjestykseen

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Koska tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annettussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/2405 ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1804 on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ilmailulain (864/2014) 2 §:n 30 kohta, 3 §:n 1 momentin 7 kohta ja 93 §, sellaisina kuin niistä ovat 3 §:n 7 kohta osaksi laissa 965/2018 ja 93 § laissa 534/2020, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 534/2020, 1327/2021 ja 174/2023, uusi 31 ja 32 kohta ja 3 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 965/2018 ja 1327/2021, uusi 8 ja 9 kohta, lakiin uusi 93, 93 a, 93 b, 93 c, 151 a, 151 b, 151 c ja 151 d § seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

30) U-spacen yhteisen tietopalvelun tarjoajalla palveluntarjoajaa, joka tarjoaa U-space-täytäntöpanoasetuksen 2 artiklan 4 alakohdassa tarkoitettua yhteistä tietopalvelua U-space-ilma-tilassa;

31) *jakeluinfra-asetuksella* vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1804;

32) *sähkönsyötöllä paikallaan olevaan ilma-alukseen* jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 1 kohdan 23 alakohdan mukaista sähkön syöttöä paikoitettuna olevaan ilma-alukseen.

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Liikenne- ja viestintävirasto toimii Suomen kansallisena ilmailuviranomaisena. Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä, virasto toimii seuraavissa Euroopan unionin säädöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena:

7) tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 598/2014 (*melunhallinta-asetus*);

8) tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi kestäväälle lentoliikenteelle annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 2023/2405 (*asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineista*) siltä osin, kuin se koskee asetuksen 3 artiklassa tarkoitettujen ilma-aluksen käyttäjille ja 3 artiklassa tarkoitettujen unionin lentoasemien pitäjille säädettyjä oikeuksia ja velvoitteita;

9) jakeluinfra-asetusta siltä osin, kuin se koskee asetuksen 12 artiklassa tarkoitettuja, sähkön-syöttöä paikallaan oleviin ilma-aluksiin koskevia vaatimuksia.

93 §

Sähkönsyöttö paikallaan oleviin ilma-aluksiin

Lentoaseman pitäjä vastaa siitä, että paikallaan oleviin ilma-aluksiin varmistetaan sähkönsyöttö jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan mukaisesti.

Edellä 1 momentissa säädetystä poiketen sähköä ei tarvitse toimittaa jakeluinfra-asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulle ilma-aluksen ulkopaikalle.

93 a §

Tankkausvelvoitetta koskevien pyyntöjen käsittely

Liikenne- ja viestintäviraston on lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 5 artiklan mukaisesti käsiteltävä 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua 3 artiklan 3 kohdan tarkoittaman asianomaisen ilma-aluksen käyttäjän pyynnöt ja tehtävä pyyntöä koskeva muutoksenhaun alainen päätös.

93 b §

Unionin lentoaseman pitäjää koskevat ilmoitukset

Liikenne- ja viestintäviraston on käsiteltävä lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklassa tarkoitettujen ilma-alusten käyttäjien antamat ilmoitukset asetuksen 3 artiklassa tarkoitettujen unionin lentoaseman pitäjien puutteista noudattaen asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa annettua velvoitetta siten kuin asetuksen 6 artiklassa säädetään.

93 c §

Eräät soveltamisalaa koskevat ilmoitukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi lentoaseman pitäjän pyynnöstä päättää, että kyseinen lentoasema katsotaan lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklassa tarkoitetuksi unionin lentoasemaksi. Pyyntöön ja päätökseen sovelletaan, mitä mainitun asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa säädetään.

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja päätöksiä on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava päätöksestä siten kuin asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa säädetään.

151 a §

Seuraamusmaksut ilma-aluksen käyttäjälle

Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevan asetuksen 3 artiklan tarkoittamalle ilma-aluksen käyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tai laiminlyö asetuksen 5 artiklan tankkausvelvollisuuden.

Seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentopolttoaineen vuotuinen keskimääräinen hinta tonnia kohti vuodessa

tankkaamattomalla kokonaismäärällä. Seuraamusmaksua määrätessä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus.

Liikenne- ja viestintäviraston on perusteltava seuraamusmaksun asettavassa päätöksessä menetelmä, jolla on määritetty lentopolttoaineen hinta Euroopan unionin lentopolttoainemarkkinoilla. Menetelmän on perustuttava todennettaviin ja puolueettomiin perusteisiin mukaan lukien asetuksen 13 artiklassa tarkoitettuun viimeisimpään saatavilla olevaan tekniseen kertomukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi vapauttaa ilma-aluksen käyttäjän määrätystä seuraamusmaksusta, jos ilma-aluksen käyttäjä pystyy osoittamaan, että 5 artiklassa säädettyjen velvoitteiden noudattamatta jättäminen johtui sen tahdosta riippumattomista ja poikkeuksellisista sekä ennalta-arvaamattomista olosuhteista, joiden vaikutuksia ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohdulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

151 b §

Seuraamusmaksut unionin lentoaseman pitäjälle

Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun lentoliikenteen kestäviä polttoaineita koskevan asetuksen 3 artiklan tarkoittamalle unionin lentoaseman pitäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta ei toteuta tarvittavia toimenpiteitä sen korjaamiseksi, että asetuksen 3 artiklan tarkoittamilla ilma-alusten käyttäjillä ei ole riittävää pääsyä kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia sisältäviin lentopolttoaineisiin asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Määrätävä seuraamusmaksu saa olla enintään 100 000 euroa. Seuraamusmaksua määrätessä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus.

151 c §

Seuraamusmaksun täytäntöönpano

Edellä 151 a ja 151 b kohdissa tarkoitetut seuraamusmaksut määrätään maksettavaksi valtiolle. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä.

151 d §

Seuraamusmaksutulojen käyttö

Edellä kohdista 151 a ja 151 b § kertyneet tulot tai niistä vastaava rahallinen arvo on pyrittävä käyttämään lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 12 artiklan 10 kohdan tarkoittamalla tavalla.

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomuksen edellä 151 a ja 151 b §:ssä ja uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 11 a §:ssä tarkoitettujen tulojen käytöstä ja tiedot näiden tulojen tasoista siten kuin lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 12 artiklan 10 kohdassa edellytetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 13 § sellaisena kuin se on laissa 802/2020

lisätään 1 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 603/2021 2 momentti, 3 §:ään sellaisena kuin se on laissa 603/2021 5 momentti, 4 §:ään sellaisena kuin se on laissa 802/2020 4 momentti ja lakiin uusi 11 a, 11 b, 11 c, 11 d ja 14 b §, seuraavasti:

1 §

Lain tarkoitus

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, lain tarkoituksena on myös toimeenpanna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2405 tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle (*Asetus lentoliikenteen kestävästä polttoaineesta*) siltä osin, kuin kyse on lentopolttoaineen toimittajien velvoitteista ja oikeuksista johtuvista viranomais-tehtävistä ja lentopolttoaineen toimittajia koskevasta seuraamusjärjestelmästä.

3 §

Jakeluvelvoite ja lain soveltamisala

Lain 1, 3, 4, 11 a, 11 b, 11 c, 11 d, 11e, 13 ja 14, 14 a ja 14 b § sovelletaan lentoliikenteen kestävästä polttoaineesta annetun asetuksen asetuksessa tarkoitettuihin lentopolttoaineen toimittajiin.

4 §

Toimivaltaiset viranomaiset ja tietojen luovuttaminen

Lentoliikenteen kestävästä polttoaineesta annetun asetuksen 11 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen lentopolttoaineen toimittajia koskevissa asioissa on Energiavirasto.

11 a §

Lentopolttoaineen toimittajan seuraamusmaksut

Seuraamusmaksu määrätään lentoliikenteen kestävästä polttoaineesta annetun asetuksen 3 artiklan tarkoittamalle lentopolttoaineen toimittajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta;

1) ei täytä asetuksen 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksista;

2) ei noudata asetuksen 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita, jotka koskevat asetuksessa tarkoitettujen synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia ja synteettisten lentopolttoaineiden keskimääräisiä osuuksia 1.1.2030 ja 31.12.2034 välisenä aikana;

3) on antanut harhaanjohtavia tai virheellisiä tietoja niiden kestävien lentopolttoaineiden ominaisuuksista tai alkuperästä, jotka se on toimittanut asetuksen 9 artiklan 2 kohdan ja asetuksen 10 artiklan mukaisesti.

11 b §

Lentopolttoaineen toimittajan seuraamusmaksujen määrääminen ja suuruus

Energiavirasto määrää 11 a §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut.

Edellä 11 a §:n 1 momentin 1 kohdan mukaisen seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle 2023/2405 3 artiklassa tarkoitettujen perinteisen lentopolttoaineen ja kestäväen lentopolttoaineen tonnilta lasketun vuotuisen keskihinnan erotus niiden lentopolttoaineiden määrällä, jotka eivät täytä asetuksen 4 artiklassa ja sen liitteessä I tarkoitettuja vähimmäisosuuksia.

Edellä 11 a §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisen seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle 2023/2405 3 artiklassa tarkoitettujen synteettisen lentopolttoaineen ja tavanomaisen lentopolttoaineen vuotuisen keskihinnan erotus tonnilta sellaisen lentopolttoaineen määrällä, joka ei täytä asetuksen 4 artiklassa ja asetuksen I liitteessä tarkoitettuja vähimmäisosuuksia. Kaksinkertaisen seuraamuksen välttämiseksi seuraamusmaksun suuruudessa on huomioitava mahdolliset lentopolttoaineen toimittajalle synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia koskevien velvoitteiden velvoitekaudella 1.1.2030–31.12.2034 noudattamatta jättämisestä määrätty seuraamusmaksut.

Edellä 11 a §:n 1 momentin 3 kohdan mukaisen seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle 2023/2405 3 artiklassa tarkoitettujen tavanomaisen lentopolttoaineen ja kestäväen lentopolttoaineen tonnilta lasketun vuosittaisen keskihinnan välinen erotus niiden polttoaineiden määrällä, joista on annettu harhaanjohtavat tai virheelliset tiedot.

Seuraamusmaksua määrättäessä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus.

Energiaviraston on perusteltava seuraamusmaksun asettavassa päätöksessä menetelmä, jolla on määritetty lentopolttoaineen, kestäväen lentopolttoaineen ja synteettisen lentopolttoaineen hinta Euroopan unionin lentopolttoainemarkkinoilla. Menetelmän on perustuttava todennettaviin ja puolueettomiin perusteisiin mukaan lukien asetuksen 13 artiklassa tarkoitettuun viimeimpään saatavilla olevaan tekniseen kertomukseen.

11 c §

Seuraamusmaksutulojen käyttö

Edellä kohdista 11 a § kertyneet tulot tai niistä vastaava rahallinen arvo on käytettävä tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annetun asetuksen 12 artiklan 10 kohdan tarkoittamalla tavalla.

11 d §

Energiaviraston velvollisuus varmistaa puuttuvan lentopolttoaineen toimitus

Energiaviraston on varmistettava, että jokaisen lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan tarkoittaman lentopolttoaineen toimittajan, jolle on kertynyt vaje asetuksen 4 artiklassa säädetystä velvoitteesta, joka koskee kestävien lentopolttoaineiden ja synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia tietyinä raportointijaksona, on toimitettava seuraavan asetuksessa tarkoitetun raportointijakson markkinoille kyseistä vajuusta vastaava määrä kyseistä lentopolttoaineita raportointijaksoa koskevan velvoitteensa lisäksi siten kuin asetuksen 12 artiklassa säädetään.

Velvoitteen täyttäminen ei vapauta lentopolttoaineen toimittajaa seuraamusmaksun maksamisvelvollisuudesta

11 e §

Eräät lentopolttoaineen toimittajan pyynnöt

Energiaviraston on käsiteltävä lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan mukaisen lentopolttoaineen toimittajan 11 artiklan 8 kohdassa tarkoitettu pyyntö siten kuin mainitun artiklan mainituissa kohdassa tarkemmin säädetään.

13 §

Muutoksenhaku

Työ- ja elinkeinoministeriön tämän lain nojalla tekemään päätökseen ja Energiaviraston 3 a, 5, 11 a ja 12 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

14 b §

Seuraamusmaksujen ja virhemaksun täytäntöönpano

Tämän lain 11, 11 a ja 12 §:n nojalla maksettavaksi määrätyn seuraamusmaksun ja virhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Mainitut seuraamusmaksut ja virhemaksu vanhenevat viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Click or tap here to enter text.

3.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 30 kohta, sellaisena kuin se on laissa 36/2024, ja *lisätään* 1 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa (36/2024) uudet kohdat 31 ja 32, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

30) alusliikennepalvelulain (623/2005) 29 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu;

31) ilmailulain (864/2014) 151 a ja 151 b §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut;

32) uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) 11 ja 11 a §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu sekä 12 §:ssä tarkoitettu virhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi