LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Vastine

17.9.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 80/2024 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 80/2024 vp).

Valiokunnalle annettiin 12 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Energiavirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Oikeusrekisterikeskus, Air BP Finland, Finavia, Finnair, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa, Neste ja Palvelualojen työnantajat Palta.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Joustomekanismi

Finnair katsoi lausunnossaan, että esitetty lentopolttoaineen toimittajan määritelmä ei mahdollista joustomekanismin hyödyntämistä vaan toimeenpanee asetusta sen perusmuodossa. Finnairin mukaan tämä johtuu siitä, että lentopolttoaineen toimittaja määritellään esityksessä lentoasemakohtaisesti. Esitys jättää Finnairin mukaan huomioitta joustomekanismin antaman mahdollisuuden täyttää velvoite EU:n tasolla.

Finnairin mukaan esitys vaikeuttaa lentoyhtiöiden neuvotteluasemaa, hankaloittaa polttoainehankintojen optimointia eikä edistä markkinaehtoisen SAF-markkinan syntymistä. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry yhtyi lausunnossaan Finnairin näkemykseen joustomekanismista.

Neste katsoi lausunnossaan, että lentopolttoaineen toimittaja olisi ymmärrettävä kansalliselle tytäryhtiötasolle eikä Euroopan tasolle (konsernitaso). Nesteen

mukaan asetuksen pidemmän aikavälin täytäntöönpanon edun mukaista, että kestäviä lentopolttoaineita on saatavilla yhä useammilla lentokentillä kaikkialla unionissa. Neste toteaa, että jos SAF-toimitukset alkaisivat hyvin keskitetysti joustomekanismin alla, lentoasemille muodostuisi merkittävästi vähemmän toimitusketjuja joustomekanismin jälkeistä aikaa varten (eli vuodesta 2035 eteenpäin). Lisäksi olisi jäsenvaltioiden edun mukaista, että niiden alueella saavutetaan parempi ennustettavuus ja valmius kestävien lentopolttoaineiden jakelun suhteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen (2023/2405) 4 artiklan mukaan lentopolttoaineen toimittajien on toimitettava vähimmäisosuudet kestäviä lentopolttoaineita toimittamassaan lentopolttoaineessa kullakin unionin lentoasemalla. Unionin lentoasemalla tarkoitetaan suuria (yli 800 000 matkustajaa vuodessa) lentoasemia. Suomessa rajan ylittää tällä hetkellä vain Helsinki-Vantaan lentoasema.

Asetuksessa säädetään tätä velvoitetta koskevasta joustomekanismista, jota sovelletaan vuosina 2025–2034. Joustomekanismin mukaan lentopolttoaineen toimittaja voisi toimittaa kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet painotettuna keskiarvona kaikesta unionin lentoasemilla toimittamistaan lentopolttoaineesta. Käytännössä lentopolttoaineen toimittaja voisi toimittaa toisille lentoasemille vähemmän kestäviä lentopolttoaineita kuin toisille, jos se toimittaa vastaavan määrän enemmän toisille lentoasemille.

Joustomekanismin soveltamisalaa ja samalla laajemmin valvontaa ohjaa se, tarkasteleeko toimivaltainen viranomainen toimijoita konsernitasolla vai tytäryhtiötasolla. Mikäli se tulkitsisi toimijoita konsernitasolla, se valvoisi lentopolttoaineen toimittajan kaikkia toimintoja Euroopassa asetuksessa tarkoitetuilla unionin lentoasemilla. Vastaavasti, jos se tarkastelisi toimijoita tytäryhtiötasolla, se valvoisi vain siltä osin, kuin lentopolttoaineen toimittaja toimittaa lentopolttoainetta kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla unionin lentoasemilla.

Joustomekanismin osalta tämä tarkoittaa sitä, että jos yhtiötä tarkastellaan konsernitasolla ja koko EU:n toimintojen osalta, niin silloin joustomekanismiakin sovelletaan EU-tasolla. Vastaavasti, jos toimintoja tarkastellaan kansallisesti, niin joustomekanismiakin sovelletaan vain jäsenvaltion rajojen sisällä. Koska Suomessa on tällä hetkellä vain yksi unionin lentoaseman rajat ylittävä lentoasema (Helsinki-Vantaa), joustomekanismilla ei olisi vielä käytännön merkitystä, jos tulkinta on kansallinen. Esimerkiksi Rovaniemen lentoasema voi tulevaisuudessa ylittää piankin asetuksen soveltamiskynnyksen, jolloin joustomekanismi toimisi Helsinki-Vantaan ja Rovaniemen välillä.

Hallituksen esityksen tavoitteena on varmistaa asetuksen tehokas täytäntöönpano täydentämällä asetuksen sääntelyä siltä osin kuin se on tarpeen ja asetuksen salliman kansallisen liikkumavaran puitteissa mahdollista. Esitystä valmisteltaessa havaittiin, että lentopolttoaineen toimittajaksi olisi määrittynyt toimija, jonka on vaikea täyttää sille asetuksessa määrättyjä tehtäviä. Siksi hallituksen esityksessä esitetään säädettävän lentopolttoaineen toimittajan määritelmästä tavalla, joka vastaisi asetuksen tarkoitusta. Asetus antaa jäsenmaille liikkumavaraa lentopolttoaineen toimittajan määrittelyssä.

Hallituksen esityksen esittämä lentopolttoaineen toimittaja johtaisi käytännössä siihen, että lentopolttoaineen toimittajia olisivat Neste Marketing and Service Oy, Air BP Finland Oy ja Shell Aviation Finland Oy. Koska yhtiöt ovat tytäryhtiöitä, tämä voi ohjata tulkintaan, jonka mukaan lentopolttoaineen toimittajia katsotaan tytäryhtiötasolla. Tulkinnan määritelmästä tekee viimesijassa toimivaltainen viranomainen. Toimivaltainen viranomainen on asetuksen 11 artiklan 7 kohdan mukaan sen maan viranomainen, jossa lentopolttoaineen toimittajan päätoimipaikka on.

Hallituksen esityksessä ei kuitenkaan oteta kantaa siihen, miten toimivaltaisen viranomaisen tulisi tulkita joustomekanismia. LVM katsoo, että Suomi ei voi omassa lainsäädännössään ottaa kantaa siihen, kuinka kysymystä tulee asetuksessa tulkita. Ratkaisussa toimivaltaiselle viranomaiselle on jätetty sijaa tapauskohtaiselle harkinnalle. Asetuksen mukaan kansallisten toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava kaikkia asiaankuuluvia tietoja asetuksen tehokkaan täytäntöönpanon ja noudattamisen varmistamiseksi.

Jos lentopolttoaineen toimittajasta ei säädettäisi hallituksen esityksessä esitetyllä tavalla, se määrittyisi valmisteverotuksen perusteella. Tällöin lentopolttoaineen toimittajaksi määrittyisi toimija, joka ei käytännössä toimita polttoainetta lentoyhtiöille. Näin ollen sen olisi vaikeaa täyttää sille asetuksessa säädettyjä tehtäviä. Välikätenä toimiva kolmas taho voisi toimittaa lentoyhtiölle polttoainetta, joka ei täytä asetuksen mukaista kestävä lentopolttoaineen minimiosuutta, mutta aiempana ketjussa oleva toimittaja olisi tästä seuraamusten uhalla vastuussa. Lisäksi tahon olisi vaikea vastata tälle asetettavista raportointivelvoitteista, koska sillä ei ole tarvittavia tietoja niiden ollessa mainituilla kolmansilla tahoilla. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista asetuksen tehokkaan täytäntöönpanon kannalta. Ei ole myöskään selvää, että tämä johtaisi siihen, että joustomekanismia sovellettaisiin EU-tasolla. Tulkinnan tekee toimivaltainen viranomainen. Vastaavasti muiden jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tekevät omat tulkintansa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että joustomekanismista säädetään asetuksessa, ei hallituksen esityksessä ehdotetussa kansallisessa laissa. Asetus

ei salli jäsenvaltioiden säätää joustomekanismin soveltamisalasta, joten Suomi ei voi omassa lainsäädännössään säätää joustomekanismista toisin tai antaa toimivaltaisille viranomaisille ohjeita sen tulkinnasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että toimivan EU-tason joustomekanismin käyttöönotto edellyttäisi yhtenäistä näkemystä jäsenvaltioiden välillä siitä, kuinka joustomekanismia tulee soveltaa. Asetus ei anna tällä hetkellä varmista joustomekanismin toteutumista EU-tasolla. Komission tietojen mukaan suurin osa jäsenmaiden viranomaisista on tulkinnut joustomekanismia kansallisella tasolla. Tämä on ilmennyt siten, että ilmoitetut lentopolttoaineen toimittajat ovat olleet suurten toimijoiden jäsenmaakohtaisia tytäryhtiöitä. Suomi ei voi omalla sääntelyllään ohjata muiden maiden tulkintaa. Liikenne- ja viestintäministeriö tulee seuraamaan joustomekanismin soveltamiskäytäntöjen kehittymistä ja vaikutuksia EU-tasolla.

Ministeriö katsoo, että huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykseen.

Unionin lentoaseman pitäjän seuraamusmaksu

Finavia ja Mara ovat lausunnossaan ilmaisseet huolensa, että unionin lentoaseman pitäjä voisi saada seuraamuksia tilanteessa, jossa kestävien polttoaineiden toimittajat eivät joustomekanismin puitteissa toimita kestäviä polttoaineita lentoasemalle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Unionin lentoaseman pitäjälle määrättävän seuraamusmaksun tausta on lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen (ReFuelEU Aviation) 12 artiklan 3 kohdassa, joka edellyttää jäsenvaltioita varmistamaan, että kaikille unionin lentoaseman pitäjille, jotka eivät toteuta tarvittavia toimenpiteitä sen korjaamiseksi, että ilma-alusten käyttäjillä ei ole riittävää pääsyä kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia sisältäviin lentopolttoaineisiin 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti, määrätään sakko. Asetus ei jätä tältä osin kansallista liikkumavaraa.

Mainitun seuraamusmaksun määrääminen liittyy keskeisesti asetuksen 6 artiklassa unionin lentoaseman pitäjille säädettyyn velvoitteeseen, jonka mukaan unionin lentoaseman pitäjien on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta ilma-aluksen käyttäjät saavat helpommin lentopolttoaineita, jotka sisältävät tämän asetuksen mukaiset kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet. Tämä velvoite liittyy käytännössä tähän tarvittavaan infrastruktuuriin ja sen mahdollistamiseen, ei lentopolttoaineiden markkina- tai saatavuuskysymyksiin. Toisin sanoen seuraamusmaksua ei määrättäisi sillä perusteella, että lentoasemalla ei joustomekanismin vuoksi ole saatavilla kestäviä

lentopolttoaineita vähimmäisosuudet sisältäviä lentopolttoaineita. Toimivaltainen viranomainen arvioi seuraamusmaksun määräämistä aina tapauskohtaisesti.

Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykseen.

RED-direktiivin liite IX

Neste kiinnitti huomiota lausunnossaan huomiota uusiutuvan energian direktiivin (RED) liitteen IX raaka-ainepäivityksiin ja hyväksyttävään raaka-ainepohjaan. Neste esittää, että jäsenvaltioiden tulisi viipymättä viedä edellä mainitun direktiivin liitteen IX päivityksen raaka-ainelisäykset kansalliseen lainsäädäntöön.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että uusiutuvan energian direktiivin täytäntöönpanovastuu on työ- ja elinkeinoministeriöllä. Ministeriön käsityksen mukaan päivitetyn RED-direktiivin täytäntöönpanoa valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä. Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että nyt esitettävien lakimuutosten tarkoituksena ei ole uusiutuvan energian direktiivin täytäntöönpano.

Ministeriö katsoo, että huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykseen.

Kestävien lentopolttoaineiden velvoitetaso

Neste kiinnitti lausunnossaan huomiota lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen kestävien lentopolttoaineiden velvoitetasoon. Neste kuvaa, että asetuksen velvoitetasot nousevat portaittaisesti. Nesteen mukaan olisi parempi, jos viisivuotisjaksojen sijana velvoitetasot nousisivat näiden viiden vuoden sisällä lineaarisesti, jolloin ei tapahtuisi liian suuria muutoksia.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että velvoitetasoista säädetään asetuksessa. Ministeriö korostaa, että jäsenmaat eivät voi omalla lainsäädännöllään muuttaa velvoitetasoja.

Ministeriö katsoo, että huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykseen.

Seuraamusten määräämisoikeuden vanhentuminen

OM on lausunnossaan todennut, että seuraamusmaksun täytäntöönpanon vanhentumisesta ehdotetaan säädettäväksi asianmukaisesti ilmailulaissa ja jakeluvelvoitelaissa. Seuraamusmaksun määräämisoikeuden vanhentumisesta eli siitä, minkä ajan kuluessa toimivaltaisella viranomaisella on mahdollisuus ryhtyä sanktion määräämisen edellyttämiin toimenpiteisiin, puolestaan vaikuttaa

puuttuvan säännökset. Nämä tulee lisätä ilmailulain ja jakeluvelvoitelain muutosehdotuksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö yhtyy OM:n esittämään huomioon. Ministeriö esittää säännösesitykset liitteessä.

Sääntelyn täsmällisyys

Oikeusministeriö on lausunnossaan katsonut, että seuraamussäännöksestä on ilmettävä selkeästi, minkä lainsäädännön vastaisista teoista tai laiminlyönneistä seuraamuksena voi olla seuraamusmaksu. Tämä lisäksi itse laissa säädetty velvoite, johon seuraamusmaksu on liitetty, tulee olla täsmällinen ja sääntelyn toimijoille ennakoitavissa

OM:n mukaan ilmailulain muutosehdotuksen 151 b §:n sanktiointi vaikuttaa kuitenkin kiinnittyvän varsin epämääräiseen velvoitteeseen, jossa edellytetään ”tarvittavia toimenpiteitä”. Perusteluista ei ilmene jättääkö asetus kansallista liikkumavaraa tämän epätäsmällisen velvoitteen sanktioinnin täsmentämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Edellä kuvattu 151 b §:n sanktiointi liittyy keskeisesti unionin lentoaseman pitäjän lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyyn velvoitteeseen, jonka mukaan unionin lentoasemien pitäjien on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta ilma-alusten käyttäjät saavat helpommin lentopolttoaineita, jotka sisältävät tämän asetuksen mukaiset kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulkinnan mukaan artikla ei jätä jäsenvaltioille liikkumavaraa tarkentaa tarvittavien toimenpiteiden sisältöä kansallisella lainsäädännöllä.

Velvoitteen tehosteena ilma-aluksen käyttäjät voivat ilmoittaa ilmenneistä vaikeuksista toimivaltaiselle viranomaiselle. Toimivaltaisen viranomaisen on arvioitava sille toimitettujen ilmoitusten ja tietojen perusteella täyttääkö unionin lentoaseman pitäjä sille asetetut velvoitteet. Jos toimivaltainen viranomainen katsoo ettei vaatimuksia noudateta, sen on pyydettävä unionin lentoaseman pitäjää yksilöimään ja toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet sen tilanteen korjaamiseksi ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa viimeistään kolmen vuoden kuluttua.

Esitetyn seuraamusmaksun 151 b §:n tarvittavat toimenpiteet viittaavat siten tässä menettelyssä yksilöityihin tekoihin. Koska tekojen yksilöinti on aina

tapauskohtaista ja tähän menettelyyn sidottua, on vaikea tuoda pykälässä ilmi etukäteen, millaisia toimenpiteitä tässä menettelyssä voitaisiin edellyttää.

Ministeriö katsoo, että huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykseen.

Seuraamusmaksutulojen kohdentaminen ja täytäntöönpano

Oikeusministeriö on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 12 artiklan 10 kohtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että sakkojen 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.Lausunnossaan oikeusministeriö piti keskeisenä, että säännös ei ole ehdoton, vaan se jättää kansallista liikkumavaraa.

Finnair ja MaRa korostivat lausunnoissaan sen tärkeyttä, että lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen edellyttämistä seuraamusmaksuista tulevat tulot käytetään siten kuin asetus edellyttää.

Oikeusrekisterikeskus (ORK) totesi lausunnossaan, että voimassa olevan jakeluvelvoitelain mukaan Energiavirasto voi määrätä laissa mainituista rikkeistä seuraamusmaksuja (11 §) sekä virhemaksuja (12 §). Tällä hetkellä ORK ei vastaa näiden seuraamusten täytäntöönpanosta. Esityksen mukaan Energiavirasto voisi jatkossa määrätä jakeluvelvoitelain nojalla seuraamusmaksuja myös lentopolttoaineen toimittajille (11 a §). Samalla jakeluvelvoitelakia esitetään muutettavaksi siten, että jatkossa kaikkien jakeluvelvoitelain mukaisten seuraamusten täytäntöönpanosta vastaisi ORK. ORK esittää, että jakeluvelvoitelakiin lisättäisiin selventävä säännös siitä, että jakeluvelvoitelain 11 §:n, 12 §:n ja 11 a §:n mukaiset seuraamusmaksut ja virhemaksut määrätään maksettavaksi valtiolle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että tarkoituksena on, kuten OM lausunnossaan olettaa, että rahamäärä kohdennetaan valtion talousarviomenettelyssä.

Ministeriö katsoo, ettei ilmailulain muutosehdotuksen 151 d § muuttaminen ole välttämätöntä OM:n esittämällä tavalla, koska säännöksessä ei säädetä seuraamusmaksutulojen tai niitä vastaavan rahamäärän käyttämisestä, vaan rahojen käyttämistä koskevan kertomuksen julkaisemisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa Finnairin ja MaRa:n huoleen, että asetuksen artikla 12 (10), jossa edellytetään jäsenvaltioiden pyrkivän varmistamaan, että seuraamusmaksutulot tai niitä vastaavan rahamäärä käytetään asetuksessa määritettyihin toimintoihin, soveltuu jäsenmaihin sellaisenaan.

Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä katsottiin tarpeelliseksi tarkentaa esitystä siten, että päätökset seuraamusmaksutuloista saatavan rahamäärän mahdollisesta kohdentamisesta tehdään valtion talousarviomenettelyssä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä Oikeusrekisterikeskuksen esittämää muutosta kirjauksesta, että maksut määrätään maksettavaksi valtiolle, välttämättömänä.

Ilmailulakiin esitetty tiedonsaantioikeuden muutos

Oikeusministeriö on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota ilmailulain muutosesityksen 153 §:ään esitettyihin muutoksiin. OM on lausunnossaan katsonut, että pykälän 1 momenttia ehdotetaan väljennettäväksi siten, että pykälässä ei enää yksilöitäisi, mitä tietoja tiedonsaantioikeus koskee, vaan Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus koskisi ”tämän lain suorittamiseksi välttämättömiä tietoja”. Erityisen haasteellista OM:n mukaan on se, että momentissa ei enää yksilöitäisi sitä, mihin tahoihin tiedonsaantioikeus kohdistuu, vaan viitattaisiin yleisesti ”palveluntarjoajilta, luvanhaltijoilta, muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään”. Myöskään esityksen perusteluista ei ilmene, mitä nämä muut henkilöt ja toimijat voisivat olla ja mistä tiedoista on kyse. Sääntely jää siten perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön valossa hyvin väljäksi ja epätäsmälliseksi. Ehdotetulle muutokselle ei ole myöskään esitetty asianmukaisia perusteluita.

Perusteluna väljennykselle on esitetty se, että voimassa olevan säännöksen jälkeen Liikenne- ja viestintäviraston tehtävät ovat kehittyneet EU-sääntelyn myötä. Momentissa viitataan ”tämän lain mukaisiin tehtäviin” ja ”tässä laissa säädettyihin oikeuksiin ja velvollisuuksiin”. Jo pelkästään nyt käsittelyssä olevan jakeluinfra-asetuksen kohdalla velvoitteet ja tehtävät eivät perustu sinänsä ilmailulakiin vaan EU-asetukseen. OM:n mukaan ehdotettu säännös ei siten vaikuta vastaavan perusteluissa esitettyä.

Lakiehdotuksessa pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavan siten, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus pyynnöstä saada salassapitosäännösten estämättä tarpeellisia tietoja Energiavirastolta 93 b §:ssä säädettyjen viranomaistehtävien hoitamiseksi. Viranomaisen tietojensaantioikeus

ja tietojenluovuttamismahdollisuus on perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan voinut lähtökohtaisesti liittyä jonkin tarkoituksen kannalta ”tarpeellisiin tietoihin”, jos tarkoitetut tietosisällöt on pyritty luettelemaan laissa tyhjentävästi. Jos taas tietosisältöjä ei ole samalla tavoin luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus ”tietojen välttämättömyydestä” jonkin tarkoituksen kannalta. Säännöstä tulisi siten täsmentää joko rajauksella tietojen välttämättömyydestä tai täsmentämällä tietosisältöjä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Hallituksen esitysluonnosta koskevassa lausunnossaan Liikenne- ja viestintävirasto toi ilmi, että ilmailulain voimassa oleva viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeutta koskeva 153 § ei turvaa riittäviä tiedonsaantioikeuksia esitettävien tehtävien hoitamiseksi. Lausunnossa katsottiin, että nykyinen sääntelytapa on johtaa pitkään ja vaikeatulkintaiseen listaan, mitä ei pidetty tarkoituksenmukaisena. Lausunnossa Liikenne- ja viestintävirasto esitti, että sääntely muutettaisiin vastaamaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muotoilua.

Ministeriö katsoo, että esitetty 153 §:n 1 momentti on tarkkarajaisempi ja täsmällisempi, kuin voimassa olevan ilmailulain 151 §:n 1 momentti. Esitetyn 151 §:n tietojensaantioikeus edellyttää arvion siitä, säädetäänkö laissa toimijan oikeuksista tai velvollisuuksista. Nykyisessä ilmailulain 3 §:ssä luetellaan asetukset, joiden osalta Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltainen viranomainen. Ministeriö katsoo, että tämä kattaa myös ne tehtävät, joiden osalta viranomaiselle annetaan rooli asetuksessa. Voimassa olevassa 151 §:n 1 momentissa määritelty joukko on epämääräisempi, sillä esimerkiksi muotoilut ”ilmailutoimintaa harjoittava” tai ”lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittava” kattavat valtavan joukon erilaisia tahoja, eikä momenttiin liity vastaavalla tavalla arviota siitä, säädetäänkö näiden oikeuksista tai velvoitteista laissa.

Ministeriö toteaa, että esitetty 151 §:n 1 momentti perustuu liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 197 §:n 1 momentin muotoiluun, joka on ollut perustuslakivaliokunnan arvioitavana.

Ministeriö yhtyy oikeusministeriön näkemykseen 153 §:n 3 momentin osalta ja esittää uutta muotoilua liitteessä. Ratkaisuun on päädytty, koska tarkoitettuja tietosisältöjä ei ole pystytty yksilöimään.

Energiaviraston resurssit

Energiavirasto on lausunnossaan esittänyt, että se ei voi ottaa tehtäviä vastaan, koska sille ei ole tarvittavia resursseja.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan työ- ja elinkeinoministeriö on esittänyt Energiavirastolle määrärahoja koskien hallituksen esityksestä tulevia tehtäviä. Liikenne- ja viestintäministeriö ei voi vaikuttaa Energiaviraston resursseihin.

Ministeriö katsoo, että huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykseen.

Sääntelyn sijoittaminen jakeluvelvoitelakiin

Työ- ja elinkeinoministeriö on lausunnossaan ilmaissut huolensa siitä, että lentopolttoaineen toimittajia koskeva sääntely sisällytetään jakeluvelvoitelakiin. TEM:n mukaan ratkaisu pirstaloittaa sääntelyä ja ehdotuksen mukaiset muutokset voivat aiheuttaa epäselvyyttä, millä politiikkatoimilla erinäisiä EU-velvoitteita täytetään.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Sääntelyä esitetään jakeluvelvoitelakiin, koska esitetty lentopolttoaineen toimittajia koskeva sääntely on hyvin lähellä sitä sääntelyä, mitä jakeluvelvoitelaissa on jo koskien tieliikenteen polttoainejakelijoita. Koska toimivaltaiseksi viranomaiseksi on esitetty Energiavirastoa, on sääntelyn sijoittaminen säädökseen siksikin perusteltua. Sääntelyn sijoittaminen jakeluvelvoitelakiin mahdollistaa sen, että lentopolttoaineen toimittajat tulevat kestävyyslain piiriin. Muut ratkaisut olisivat olleet hallinnollisesti raskaampia, sillä ne olisivat edellyttäneet esimerkiksi kestävyyslain ja Energiavirastosta annetun lain muuttamista. Ministeriö pitää ratkaisua perusteltuna.

Ministeriö katsoo, että huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykseen.

Seuraamusten määräämättä jättäminen esityksen ilmailulain muutosehdotuksen 151 a §:ssä

Oikeusministeriö on todennut, että 1. lakiehdotuksen 151 a §:n mukaan virasto voi vapauttaa ilma-aluksen käyttäjän määrätyistä seuraamusmaksusta, jos ilma-aluksen käyttäjä pystyy osoittamaan tietyt seikat. OM toteaa, että määräämättä jättäminen on katsottu asianmukaiseksi säätää oikeusharkintaiseksi (seuraamus-maksu jätetään määräämättä). Esityksestä ei käy ilmi, perustuuko muotoilu (voi vapauttaa) asetukseen ja jättääkö asetus näiltä osin liikkumavaraa. Mikäli liikkumavaraa on, olisi säännös asianmukaista muotoilla oikeusharkintaiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että muotoilu, jonka mukaan toimivaltainen viranomainen voi vapauttaa ilma-aluksen käyttäjän seuraamusmaksusta, tulee suoraan asetuksesta ja se koskee asetuksen edellyttämistä seuraamusmaksuista vain ilma-aluksen käyttäjää

koskevaa seuraamusmaksua. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että asetus ei jätä liikkumavaraa lisätä vastaavaa muihin asetuksen edellyttämiin seuraamusmaksuihin.

Ministeriö katsoo, että huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykselle.

Seuraamuslajivalinta

Oikeusministeriö kiinnitti huomioita seuraamuslajivalintaa pohjustaneisiin perusteluihin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Seuraamuslajia arvioitaessa huomioitiin ultima ratio -periaate, jonka mukaan rikosoikeudellisia seuraamuksia tulisi käyttää viimeisenä vaihtoehtona. Asetuksen reunaehdot huomioiden hallituksen esityksessä arvioitiin seuraamusten olevan tarkoituksenmukaista toteuttaa hallinnollisina seuraamusmaksuina.

Ministeriö katsoo, että huomio ei aiheuta muutostarpeita lakiesitykselle.

Ylitarkastaja Joona Huhtakangas

Liite

Säädösmuutosehdotukset

LIITE/: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotukset

HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
151 a § *Ilma-aluksen käyttäjälle määrättävät seuraamusmaksut* Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulle ilma-aluksen käyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tai laiminlyö mainitun asetuksen 5 artiklassa säädetyn tankkausvelvollisuuden. Seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi kertaa ja se saa olla enintään neljä kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentopolttoaineen vuotuinen keskimääräinen hinta tonnilta vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä. Seuraamusmaksua määrättäessä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Liikenne- ja viestintäviraston on perusteltava seuraamusmaksun määräämistä koskevassa päätöksessään menetelmä, jolla lentopolttoaineen hinta Euroopan unionin lentopolttoainemarkkinoilla on määritetty. Menetelmän on perustuttava todennettaviin ja puolueettomiin perusteisiin mukaan lukien lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 13 artiklassa tarkoitettuun viimeisimpään saatavilla olevaan tekniseen kertomukseen. Liikenne- ja viestintävirasto voi vapauttaa ilma-aluksen käyttäjän määrätystä seuraamusmaksusta, jos tämä 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 kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. 151 b §	151 a § *Ilma-aluksen käyttäjälle määrättävät seuraamusmaksut* Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulle ilma-aluksen käyttäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tai laiminlyö mainitun asetuksen 5 artiklassa säädetyn tankkausvelvollisuuden. Seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi kertaa ja se saa olla enintään neljä kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentopolttoaineen vuotuinen keskimääräinen hinta tonnilta vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä. Seuraamusmaksua määrättäessä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Liikenne- ja viestintäviraston on perusteltava seuraamusmaksun määräämistä koskevassa päätöksessään menetelmä, jolla lentopolttoaineen hinta Euroopan unionin lentopolttoainemarkkinoilla on määritetty. Menetelmän on perustuttava todennettaviin ja puolueettomiin perusteisiin mukaan lukien lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 13 artiklassa tarkoitettuun viimeisimpään saatavilla olevaan tekniseen kertomukseen. Liikenne- ja viestintävirasto voi vapauttaa ilma-aluksen käyttäjän määrätystä seuraamusmaksusta, jos tämä 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 kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. *Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos on kulunut yli kolme vuotta siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on tapahtunut.* 151 b §

HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
Unionin lentoaseman pitäjälle määrättävät seuraamusmaksut Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulle unionin lentoaseman pitäjälle, joka jättää toteuttamatta tarvittavia toimenpiteitä sen korjaamiseksi, että mainitun artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla ilma-alusten käyttäjillä ei ole riittävää pääsyä kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia sisältäviin lentopolttoaineisiin 6 artiklan 3 kohdassa säädetyn mukaisesti. Määrättävä seuraamusmaksu saa olla enintään 100 000 euroa. Seuraamusmaksua määrättäessä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus.	*Unionin lentoaseman pitäjälle määrättävät seuraamusmaksut* Liikenne- ja viestintävirasto määrää seuraamusmaksun lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulle unionin lentoaseman pitäjälle, joka jättää toteuttamatta tarvittavia toimenpiteitä sen korjaamiseksi, että mainitun artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla ilma-alusten käyttäjillä ei ole riittävää pääsyä kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia sisältäviin lentopolttoaineisiin 6 artiklan 3 kohdassa säädetyn mukaisesti. Määrättävä seuraamusmaksu saa olla enintään 100 000 euroa. Seuraamusmaksua määrättäessä on otettava huomioon rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. *Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos on kulunut yli kolme vuotta siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on tapahtunut.*
153 § *Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus* — — — — — — — — — — — — — — — —	153 § *Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus* — — — — — — — — — — — — — — — —
Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä Energiavirastolta tarpeellisia tietoja sille 93 b §:ssä säädettyjen viranomaistehtävien hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä Tullilta tarpeellisia tietoja 146 §:ssä tarkoitetun valvotun edustajan ja tunnetun lähettäjän hyväksyntämenettelyä varten. — — — — — — — — — — — — — — — —	Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä Energiavirastolta *välttämättömät tiedot* sille 93 b §:ssä säädettyjen viranomaistehtävien hoitamiseksi. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä Tullilta tarpeellisia tietoja 146 §:ssä tarkoitetun valvotun edustajan ja tunnetun lähettäjän hyväksyntämenettelyä varten. — — — — — — — — — — — — — — — —
11 b § *Lentopolttoaineen toimittajan seuraamusmaksujen määrääminen ja suuruus* Energiavirasto määrää 11 a §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut.	11 b § *Lentopolttoaineen toimittajan seuraamusmaksujen määrääminen ja suuruus* Energiavirasto määrää 11 a §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut.

HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
Edellä 11 a §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla määrättävän seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi ja se saa olla enintään neljä kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 14 kohdassa tarkoitetun perinteisen lentopolttoaineen ja 7 kohdassa tarkoitettujen kestävien lentopolttoaineiden tonnilta lasketun vuotuisen keskihinnan erotus niiden lentopolttoaineiden määrällä, jotka eivät täytä 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettuja vähimmäisosuuksia. Edellä 11 a §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla määrättävän seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi ja se saa olla enintään neljä kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 12 kohdassa tarkoitetun synteettisen lentopolttoaineen ja 14 kohdassa tarkoitetun perinteisen lentopolttoaineen vuotuisen keskihinnan erotus tonnilta sellaisen lentopolttoaineen määrällä, joka ei täytä 4 artiklassa ja I liitteessä tarkoitettuja vähimmäisosuuksia. Kaksinkertaisen seuraamuksen välttämiseksi seuraamusmaksun suuruudessa on otettava huomioon mahdolliset lentopolttoaineen toimittajalle synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia koskevien velvoitteiden vuosien 2030–2034 velvoitekaudella noudattamatta jättämisestä määrätyt seuraamusmaksut. Edellä 11 a §:n 1 momentin 3 kohdan nojalla määrättävän seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi ja enintään neljä kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 14 kohdassa tarkoitetun perinteisen lentopolttoaineen ja 7 kohdassa tarkoitettujen kestävien lentopolttoaineiden 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 seuraamusmaksua määrätessään menetelmä, jolla on määritetty lentopolttoaineen, kestävän lentopolttoaineen ja synteettisen	Edellä 11 a §:n 1 momentin 1 kohdan nojalla määrättävän seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi ja se saa olla enintään neljä kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 14 kohdassa tarkoitetun perinteisen lentopolttoaineen ja 7 kohdassa tarkoitettujen kestävien lentopolttoaineiden tonnilta lasketun vuotuisen keskihinnan erotus niiden lentopolttoaineiden määrällä, jotka eivät täytä 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettuja vähimmäisosuuksia. Edellä 11 a §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla määrättävän seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi ja se saa olla enintään neljä kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 12 kohdassa tarkoitetun synteettisen lentopolttoaineen ja 14 kohdassa tarkoitetun perinteisen lentopolttoaineen vuotuisen keskihinnan erotus tonnilta sellaisen lentopolttoaineen määrällä, joka ei täytä 4 artiklassa ja I liitteessä tarkoitettuja vähimmäisosuuksia. Kaksinkertaisen seuraamuksen välttämiseksi seuraamusmaksun suuruudessa on otettava huomioon mahdolliset lentopolttoaineen toimittajalle synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia koskevien velvoitteiden vuosien 2030–2034 velvoitekaudella noudattamatta jättämisestä määrätyt seuraamusmaksut. Edellä 11 a §:n 1 momentin 3 kohdan nojalla määrättävän seuraamusmaksun rahamäärän on oltava suuruudeltaan vähintään kaksi ja enintään neljä kertaa se määrä, joka saadaan kertomalla lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 3 artiklan 14 kohdassa tarkoitetun perinteisen lentopolttoaineen ja 7 kohdassa tarkoitettujen kestävien lentopolttoaineiden 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 seuraamusmaksua määrätessään menetelmä, jolla on määritetty lentopolttoaineen, kestävän lentopolttoaineen ja synteettisen

HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
lentopolttoaineen hinta Euroopan unionin lentopolttoainemarkkinoilla. Menetelmän on perustuttava todennettaviin ja puolueettomiin perusteisiin, joihin kuulu myös lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 13 artiklassa tarkoitettu viimeisin saatavilla oleva tekninen kertomus.	lentopolttoaineen hinta Euroopan unionin lentopolttoainemarkkinoilla. Menetelmän on perustuttava todennettaviin ja puolueettomiin perusteisiin, joihin kuulu myös lentoliikenteen kestävistä polttoaineista annetun asetuksen 13 artiklassa tarkoitettu viimeisin saatavilla oleva tekninen kertomus. *Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos on kulunut yli kolme vuotta siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on tapahtunut*