

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi lentoasemaverkosta ja -maksuista

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki lentoasemaverkosta ja -maksuista. Lailla pantaisiin muun ohessa täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi lentoasemamaksuista. Ehdotettua lakia sovellettaisiin siviili-ilmailun lisäksi kansallisiin perusteisiin sotilasilmailuun ja valtion ilmailuun huomioiden Suomen yhteen sovitettu lentoasema- ja lennonvarmistusjärjestelmä.

Ehdotetussa laissa säädettäisiin lentoasemaverkkoyhtiön veloitteesta ylläpitää valtakunnallista lentoasemaverkkoa ja lentoasemapalveluita sekä lentoasemamaksujen määräytymisestä yhtiön lentoasemilla.

Lakiehdotuksessa tarkoitettu lentoasemaverkkoyhtiö olisi valtion kokonaan omistama julkinen osakeyhtiö Finavia Oyj, joka muodostettiin vuoden 2010 alussa, kun Ilmailulaitos yhtiöitettiin. Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi riippumattomana ja itsenäisenä viranomaisena ja ratkaisisi lain soveltamiseen liittyviä ristiriitatilanteita siviili-ilmailun osalta.

Säätelyn tavoitteena on turvata kustannustehokkaiden lentoasemapalvelujen tarjonta ja saatavuus tilanteessa, jossa palveluntarjoajalla on luonnollinen monopoli.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
1.2 Lentoasemamaksudirektiivi	4
1.3 Kansainvälinen kehitys	4
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	5
3.1 Taloudelliset vaikutukset	5
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	6
4 ASIAN VALMISTELU	6
4.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto	6
4.2 Lausunnot.....	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	7
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	7
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	12
3 VOIMAANTULO.....	12
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	12
LAKIEHDOTUS	14
lentoasemaverkosta ja -maksuista	14

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Voimassa olevassa lainsäädännössä ei ole lentoasemaverkkoa koskevia säännöksiä. Ilmailulain (1194/2009) 9 luvussa säädetään yksittäisten lentoasemien rakentamisvaatimusten ja hyväksyntätodistusten perusteista. Helsinki-Vantaan lentoaseman osalta on erikseen olemassa lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskeva EU-sääntelyyn perustuva menettely.

Tästä syystä Suomessa ei ole ollut myöskään käytössä lentoasemien taloudellista sääntelyjärjestelmää. Valtion lentoasemaverkkoa ja -palveluita ei ole määritelty säädösten tasolla, koska lentoasemaverkko on ollut merkittäviltä osin valtion omistuksessa.

Kun Ilmailulaitos on vuoden 2010 alussa yhtiöitetty valtion kokonaan omistamaksi Finavia Oyj:ksi, on lentoasemaverkkoa koskeva sääntelytarve tullut ajankohtaiseksi myös tällä perusteella.

Lentoasemamaksujen määräytymistä koskevia menettelyjä ja peruseriaatteita on Suomessa sovellettu kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (International Civil Aviation Organisation, ICAO) neuvoston suositusten mukaisesti. Sovellettu käytäntö on ollut yhdenmukainen muiden Euroopan unionin jäsenmaiden kanssa.

ICAO:n lentoasemamaksuja koskeviin toimintalinjoihin kuuluvat muun muassa seuraavat periaatteet: maksujen suhteuttaminen kustannuksiin, syrjimättömyys ja lentoasemamaksujen riippumaton valvontamekanismi. ICAO on erityisesti linjannut sen, että lentoasemamaksu on maksu, joka on tarkoitettu ja jota sovelletaan erityisesti niiden kustannusten kattamiseen, jotka aiheutuvat tilojen ja palvelujen tarjoamisesta siviili-ilmailulle.

ICAO:n mukaan lentoasemamaksujen osuus eurooppalaisten lentoyhtiöiden kustannuspohjasta on 4—8 prosenttia. Toisaalta liikennetuotot, joihin sisältyvät sekä lentoasema-

että lennonvarmistusmaksut muodostavat 30—70 % eurooppalaisten lentoasemien liikevaihdosta ja ovat avainasemassa lentoasemien infrastruktuurin ja palvelujen rahoittamisessa. Eräillä lentoasemilla kaupallisten tuottojen osuus on merkittävämpi tulonlähde kuin liikennetuotot.

Suomessa valtion kokonaan omistama Finavia Oyj ylläpitää valtion lentoasemaverkkoa, jonka oleellinen osa on Helsinki-Vantaan lentoasema. Lentoasemamaksuissa sovelletaan palvelutasoperusteista yhtenäistä hinnoittelua. Maksut määrää liiketaloudellisin perustein yhtiön hallitus lentoyhtiöiden kanssa käytyjen asiakaskonsultaatioiden jälkeen. Lentoreittimaksut vahvistaa lopullisesti Eurocontrol-lennonvarmistusjärjestö.

Säännöllisen reittiliikenteen käyttämistä lentopaikoista ainoastaan Seinäjoki ei ole Finavia Oyj:n lentoasema. Seinäjoella lentoaseman pitäjänä toimii Rengonharju-säätiö. Sen lisäksi Mikkelin kaupunki ylläpitää Mikkelin lentoasemaa, jolle ei tällä hetkellä ole säännöllistä reittiliikennettä.

Suomessa lentoasemamaksut ovat olleet eurooppalaisittain edulliset eivätkä lentoyhtiöt ole pitäneet maksujen määräytymiseen liittyviä menettelyjä tai ajantasaista tiedonvaihtoa ongelmallisina.

Lentoasemien toiminta ja investoinnit perustuvat Suomessa kokonaan käyttäjien maksuihin ja kaupallisiin tuloihin, eikä rakennusinvestointeihin käytetä valtion talousarviorahoitusta lukuun ottamatta eräitä alueellisiin tai elvytysperustein tehtyjä rahoitusjärjestelyjä yksittäisiin hankkeisiin maakuntalentoasemilla. Näiden tukien myöntämisessä on otettu huomioon EU:n rahoitus- ja valtiontukisäännökset.

Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos käyttävät omassa toiminnassaan lentoasemapalveluita ja lentoasemien infrastruktuuria. Kummallakaan viranomaisella ei ole erikseen omia lentoasemia. Sotilasilmailua on erityisesti Finavia Oyj:n niin sanotuilla yhteistointalentoasemilla ja sotilaslentoasemilla. Palveluiden tarjonta ja hinnoittelu perustuvat yleisiin palveluehtoihin ja erillispalveluiden osalta osapuolten välisiin sopimuksiin.

Suomen lentoasemista merkittävä osa on ollut historiallisista syistä ensin sotilaslentoasemia, jotka on myöhemmin otettu myös siviililentoliikenteen käyttöön. Suomen lentoasemaverkon erityinen piirre on se, että merkittävä osa sotilasilmailusta käyttää samoja lentoasemia kuin siviili-ilmailu eikä erillistä sotilaslentoasemaverkkoa ole rakennettu.

1.2 Lentoasemamaksudirektiivi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY lentoasemamaksuista (jäljempänä *lentoasemamaksudirektiivi*) julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 14 päivänä maaliskuuta 2009, jolloin se tuli voimaan. Kansallisesti direktiivi on pantava täytäntöön viimeistään 15 päivänä maaliskuuta 2011.

Lentoasemamaksudirektiivissä vahvistetaan yhteiset periaatteet lentoasemamaksujen asettamiselle unionin lentoasemilla. Keskeisiä periaatteita tältä osin ovat lentoasemamaksujen avoimuus ja syrjimättömyys. Direktiivin myötä otetaan käyttöön lentoaseman pitäjien ja käyttäjien välisiä säännöllisiä neuvotteluja koskeva pakollinen menettely, jossa kummallakin osapuolella on mahdollisuus vedota riippumattomaan valvontaviranomaiseen. Direktiiviä sovelletaan unionin alueella sijaitseviin lentoasemiin, joilla voidaan harjoittaa kaupallista liikennettä ja joiden vuotuinen liikennemäärä on yli viisi miljoonaa matkustajaa, ja kussakin jäsenvaltiossa joka tapauksessa lentoasemaan, jolla on eniten matkustajaliikennettä.

Tähän hallituksen esitykseen sisältyvät lentoasemaverkkoa, valtion ja sotilasilmailua koskevat säännösehdotukset perustuvat kansalliseen lainsäädäntötarpeeseen. Ainoastaan lentoasemaverkkoa koskevasta sääntelymahdollisuudesta säädetään lentoasemamaksudirektiivissä.

Komissio on antanut ehdotuksen myös direktiiviksi ilmailun turvamaksuista, mutta tämän direktiivin käsittely on unionin toimielimissä toistaiseksi kesken.

1.3 Kansainvälinen kehitys

Kansainvälisen vertailun osalta tarkkoja tietoja ei ole ollut saatavilla, koska direktiivin täytäntöönpano on muissa jäsenvaltioissa kesken. Saatujen tietojen mukaan Saksan, Itävallan ja Hollannin ilmailulainsäädäntö ei tee erottelua siviili- ja sotilasilmailun välillä eli maksut olisivat kummallekin lähtökohtaisesti yhtäläiset. Puolassa nykytila on se, maksut ovat yhtäläiset kaikille, mutta tulevassa laissa ehdotetaan, että valtion- ja sotilasilmailun vapauttaminen maksuista sidotaan rahoitukseen valtion budjetista. Mikäli budjettirahoitus ei toteudu, ei vapautusta myöskään ole tarkoitus antaa. Norjassa ollaan uudistamassa ilmailulainsäädäntöä ja sotilasilmailu oltaisiin vapauttamassa maksuista kokonaan. Irlannissa lentokenttämaksuista oltaisiin vapauttamassa ainoastaan sellaiset ilma-alukset, jotka ovat valtionpäämiehen käytettävissä.

Ruotsista saatujen tietojen mukaan heilläkin on direktiivin täytäntöönpano vielä kesken.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on panna täytäntöön lentoasemamaksudirektiivi Suomen yhteen sovitettuun lentoasemaverkkoon ja lennonvarmistusjärjestelmään sovellettuna. Lentoasemamaksujen määräytymistä on aikaisemmin säädelty Euroopan unionissa erilaisilla kansallisilla järjestelmillä. Lentoasemamaksudirektiivin perustelujen mukaan yhteisiä periaatteita ja sitovia menettelytapoja tarvitaan, koska lentoasemat ja lentoyhtiöt ovat usein eri mieltä lentoasemamaksujen määräytymisperusteista, hinnoittelupäätösten perustelut eivät aina ole asianmukaisesti perusteltuja ja niistä ei ole välttämättä saatavilla tietoja.

Komissio katsoo lentoasemamaksudirektiivin lisäävän avoimuutta ja edistävän lentoasemien välistä kilpailua. Komission mukaan lentoasemamaksudirektiivi turvaa riittävät tulot lentoasemainfrastruktuurin säilyttämiseksi ja täydentämiseksi. Lentoasemamaksudirektiivi on osa unionin tavoitetta edistää lentoasemi-

en tehokkuutta ja rajallisen kapasiteetin optimaalista käyttöä.

Suomessa ei ole aikaisemmin ollut erityistä lentoasemamaksujen taloudellista sääntelyjärjestelmää, vaan sääntely on perustunut yleiseen kilpailulainsäädäntöön ja EU:n valtiontukea koskeviin sääntöihin. Lakiehdotuksessa ei esitetä yhtä yhtenäistä hinnoittelujärjestelmää tai suoraa hintasääntelyä lentoasemamaksuille. Sen sijaan laissa säädettäisiin tietyistä peruseriaateista, joita lentoasematoiminnan harjoittajien tulisi noudattaa, kun ne määrittelevät lentoasemamaksuja. Suomessa sovellettaisiin edelleen niin sanottua verkostoperiaatetta. Sen piirissä olevilla eri lentoasemilla sovelletaan yhtenäistä hinnoittelua siten, että samasta palvelusta peritään samanlaista palvelutasoon perustuvaa maksua yksittäisen lentoaseman kannattavuudesta riippumatta.

Liikenteen turvallisuusvirasto nimettäisiin riippumattomana ja itsenäisenä viranomaisena ratkaisemaan lain soveltamiseen liittyviä ristiriitatilanteita siviili-ilmailun osalta.

Täytäntöön pantava direktiivi koskee lentoasemamaksuja vain siviili-ilmailun osalta. Siviili- ja sotilasilmailuun sovellettaisiin yhtenäisiä kustannusten aiheuttamiseen ja palvelutasoon perustuvia lentoasemamaksujen hinnoitteluperiaatteita. Vastaava periaate on lennonvarmistusmaksujen osalta jo kirjattu ilmailulain (1194/2009) 117 §:ään. Kyseisen säännöksen mukaan valtion ilma-aluksilta ja sotilasilma-aluksilta perittävien lennonvarmistusmaksujen on vastattava siviili-ilmailun ilma-aluksille tarjottavista palveluista perittäviä maksuja, jos kyseessä ei ole lennonvarmistuksen erillispalvelu.

Esityksen mukaisesti lakia sovellettaisiin kansallisin perustein myös sotilasilmailuun ja valtion ilma-alusten toimintaan huomioiden Suomen yhteen sovitettu lentoasemaverkko ja lennonvarmistusjärjestelmä siitä riippumatta, että lentoasemadirektiiviä sovelletaan vain siviili-ilmailuun. Suomessa lentoasemaverkko ja lennonvarmistusjärjestelmä on rakennettu useiden kenttien osalta yhtenäiseksi siviili- ja sotilasilmailun osalta, josta syystä ehdotettu laki tulisi soveltumaan sekä siviili- että sotilastoimintaan. Sotilasilmailun osalta esityksessä huomioidaan se, että Puolustus-

voimat on yhtenä valtiollisena käyttäjänä merkittävä toimija lentoasemaverkon osalta.

Lentoasemaverkolla on puolustusvoimien harjoittaman sotilasilmailun toimintaedellytysten kannalta suuri merkitys. Puolustusvoimat tukeutuu toiminnassaan Finavia Oyj:n ylläpitovastuulla oleviin sotilaslentoasemiin ja yhteistoimintalentoasemiin sekä käyttää lentotoiminnassaan koko Suomen lentoasemaverkkoa.

Sotilas- ja valtionilmailun toimintaedellytysten kannalta lentoasemaverkon keskeiset osa-alueet ovat lentoasemaverkon mahdollistamat tukeutumisedellytykset ja sotilas- ja valtionilmailun tarvitsemien palveluiden saatavuus. Lakiesityksen sisällössä huomioidaan näiden molempien osa-alueiden tarvittava toteutuminen. Esityksessä on katsottu, että yhteen sovitetussa lentoasemaverkossa annettavat palvelut määritellään yhdenmukaisesti osana käyttäjiä huomioiden kuitenkin sotilas- ja valtionilmailun luonteeseen liittyvät erityistarpeet.

Sotilasilmailun toimintavolyymistä suurin osa kohdistuu yhteistoimintalentoasemille, joita käyttävät sekä siviili-ilmailun reittiliikenne että sotilasilmailu. Sotilas- ja valtion ilmailun toteuttaessa tehtäviään on niiden toimintaedellytykset turvattava lainsäädännöllä lentoasemaverkon käytön ja sieltä saatavien palveluiden saatavuuden varmistamiseksi. Yhteistoimintalentoasemilla sotilasilmailun tarvitsemien palveluiden saatavuus perustuu lakiesityksen mukaan sotilasilmailun asettamiin vaatimuksiin. Sotilaslentoasemilla ja yhteistoimintalentoasemilla puolustusvoimien toiminnalliset tarpeet ovat määräävä tekijä palveluiden saatavuudelle, joka tällä lailla turvataan.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Lentoasemamaksudirektiivin täytäntöönpano ei aiheuta olennaisia muutoksia Finavian käytännön toiminnassa. Lentoasemamaksut ovat jo aiemmin määräytyneet läpinäkyvällä tavalla ja niistä on käyty säännöllisiä asiakaskonsultaatioita, joten avoimuusvelvoitteesta säätäminen lailla ei välttämättä aiheuta muutoksia lentoasemamaksujen tasoon.

Eurooppalaisessa vertailussa Finavian lentoasemamaksut ovat olleet halvimman kolmanneksen yläpäässä.

Ehdotettavan lain mukaisesta muutoksenhakumenettelystä voidaan arvioida aiheutuvan jonkin verran hallinnollisia kustannuksia Finavia Oyj:lle sekä lentoyhtiöille. Itse lentoasemamaksujen asettamiseen liittyvästä neuvottelumenettelystä säättämisen lailla ei arvioida merkittävästi lisäävän lentoyhtiöiden kustannuksia, koska jo nykyisin Finavia Oyj käy asiakkaidensa kanssa maksuja ja palveluehtoja käsitteleviä säännöllisiä neuvotteluja. Siten keskusteluyhteys lentoaseman pitäjään on jo olemassa, ja kyse on tältä osin Finavia Oyj:n ja lentoyhtiöiden välillä noudatetun vakiintuneen käytännön täsmentämisestä lain tasolla.

Esityksessä ehdotetaan, että siviili- ja sotilasilmailun hinnoitteluperiaatteet yhtenäistettäisiin. Tämä toteutettaisiin kustannusneutraalisti siten, että eri osapuolten kustannusjaoissa ei tapahtuisi oleellisia muutoksia nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Ehdotettu sääntely vastaa sotilasilmailussa osapuolten sopimusperusteista nykytilaa. Rajavartiolaitoksen osalta on sovittu, että niiden palvelukonaisuuksia arvioidaan vielä erikseen.

Finavian lentoasemaliiketoiminnan kokonaisliikevaihdon arvioidaan olevan vuonna 2010 noin 149,9 miljoonaa euroa. Tästä Ilmavoimien osuus on noin 6 miljoonaa euroa eli 4 % liikevaihdosta ja Rajavartiolaitoksen osuus noin 362 tuhatta euroa eli 0,2 % liikevaihdosta.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenteen turvallisuusviraston ilmailutoimialalle ehdotettavan lain mukaiset riippumattoman valvontaviranomaisen tehtävät lentoasemamaksujen asettamiseen liittyen olisi uusi tehtävä, jonka voidaan arvioida lisäävän viranomaistyötä ja siten viraston resurssitarvetta.

Lisäksi markkinaoikeuden tehtävien voidaan ennakoida lisääntyvän hieman muutoksenhakuun liittyvien valitusten osalta.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen tarvitsemien lentoasemapalvelujen osalta esitetty sääntely turvaisi osaltaan palvelujen

saatavuuden ja hinnoittelun kohtuullisuuden. Sääntelyssä otettaisiin huomioon viranomais tehtävien tukeminen Finavia Oyj:lle asetettuna palveluvelvoitteena.

4 Asian valmistelu

4.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Lain valmisteluun ovat osallistuneet myös Rajavartiolaitoksen ja Ilmavoimien Esikunnan edustajat sekä Liikenteen turvallisuusvirasto ja Finavia Oyj.

4.2 Lausunnot

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Markkinaoikeudelta, Finavia Oyj:ltä, Keskuskauppakamarilta, Helsinki-Vantaan lentoaseman käyttäjäkomitealta sekä suomalaisilta lentoyhtiöiltä.

Useissa lausunnoissa esitystä ja etenkin voimassa olevan lentoasemaverkostoperiaatteen kirjaamista lakiin kannatettiin. Työ- ja elinkeinoministeriö piti tärkeänä, että lentoasemamaksujen hinnoitteluun sovelletaan avointa ja tasapuolista järjestelmää kaikilla lentoasemilla. Sisäasiainministeriön rajavartio-osasto arvosteli esitysluonnoksen säännöstä siviili-ilmailun ja sotilasilmailun hinnoitteluperusteiden yhtenäistämisestä. Puolustusministeriö katsoi, että esitysluonnoksella annettiin Finavia Oyj:lle liian suuri päätösvalta sotilasilmailun tarvitsemien erillispalvelujen osalta. Lentoasemaverkon käytettävyys ja palvelujen saatavuus olisi turvattava lailla. Sekä rajavartio-osasto että puolustusministeriö katsoivat, että oikeutta osallistua lentoaseman käyttäjäneuvotteluihin ja oikeutta hakea muutosta lentoasemamaksuja koskevasta päätöksestä ei tulisi rajata ainoastaan siviili-ilmailuun. Puolustusministeriö totesi lisäksi, että esitysluonnoksesta puuttuu sääntely varautumisvelvollisuudesta. Tästä kokonaisuudesta on tarkoitus tehdä erillinen laki.

Oikeusministeriö kiinnitti huomiota eräisiin ehdotettuihin säännöksiin perustuslain näkökulmasta sekä muutoksenhakuun liittyviin seikkoihin.

Finavia suhtautui varauksellisesti lain soveltamisalaan ja kiinnitti lausunnossaan huomiota valtion ilmailua ja sotilasilmailua koskevia palveluita ja neuvotteluja koskevan pykälän ristiriitaisuuteen, erillispalveluiden määrittelmään, tietojenantovelvollisuuteen neuvottelujen osalta ja muutoksenhakuun liittyviin asioihin. Lisäksi Finavia kiinnitti

huomiota muutamiin määritelmiin, joita ei ole aiemmin määritelty ilmailulainsäädännössä.

Lentoyhtiöistä Finncomm ja Blue1 antoivat lausunnot ja ottivat esille direktiivin syrjimättömyysperiaatteen, kustannustehokkuuden sekä eritetyt palvelut.

Lausunnot on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon hallituksen esityksen jatkovalmistelussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lain tarkoitus. Pykälän 1 momentin mukaan lain tarkoituksena olisi panna täytäntöön lentoasemamaksudirektiivi ottaen huomioon Suomen yhteen sovitettu lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmä.

Yhteen sovitetulla lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmällä tarkoitetaan Suomessa käytössä olevaa kokonaisjärjestelmää, jonka infrastruktuuri ja palvelut perustuvat sekä siviili- että sotilasilmailun tarpeisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan lain tarkoituksena olisi edistää ilmailua ylläpitämällä ja kehittämällä valtakunnallista lentoasemaverkkoa ja -palveluita siviili-, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten.

2 §. Lain soveltamisala. Pykälän 1 momentin mukaan lakia sovellettaisiin lentoasemaan, jolla voidaan harjoittaa kaupallista liikennettä ja jonka vuotuinen liikennemäärä on yli viisi miljoonaa matkustajaa, ja joka tapauksessa sellaiseen lentoasemaan, jolla on eniten matkustajaliikennettä Suomessa. Momentti vastaa lentoasemamaksudirektiivin 1 artiklan 2 kohdan soveltamisalaa. Käytännössä määritelmän mukaiset edellytykset täyttää Suomessa vain Helsinki-Vantaan lentoasema. Suomessa ei ole muita yli viiden miljoonan matkustajan lentoasemia, ja Suomen toiseksi suurimman lentoaseman matkustajamäärät ovat olleet alle miljoona matkustajaa vuodessa.

Direktiivin soveltamisalaan ainoana suomalaisena lentoasemana kuuluvaa Helsinki-Vantaan lentoasemaa koskevia palvelutasoperusteisia hinnoitteluratkaisuja vastaavat ratkaisut toteutettaisiin muilla siviililiikenteen lentoasemilla yhtenäisesti verkkoperiaatteen mukaan. Tällöin lentoasemamaksut määräytyisivät kunkin lentoaseman tarjoaman palvelutason mukaan, mutta samojen palvelutasojen osalta yhtenäisesti. Muilla lentoasemilla ei erikseen lentoasemittain sovelleta direktiiviä tai tätä lakia eikä niissä määrättyjä menettelyjä lentoasemamaksujen määräytymiseen tai muutoksenhakuun. Tämä tarkoittaa sitä, että nykyisen verkoston rahoitusperiaate säilyy, mikä on ollut direktiiviä hyväksyttäessä Suomen kannalta tärkeää.

Pykälän 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin lisäksi valtion- ja sotilasilmalusten toimintaa varten ylläpidettävään lentoasemaverkkoon, -palveluihin ja -maksuihin.

Pykälän 3 momentin mukaan muihin valtakunnallisen lentoasemaverkkoyhtiön hallinnassa oleviin lentoasemiin sovellettaisiin kaikkia muita paitsi lain 7 §:ää. Finavia Oyj:n hallinnassa olevia muita kuin Helsinki-Vantaan lentoasemia koskisivat siten muut paitsi siviili-ilmailun neuvotteluja lentoaseman käyttäjien kanssa koskeva lain 7 §.

Pykälän 4 momentissa rajattaisiin lain soveltamisalan ulkopuolelle lennonvarmistuspalveluiden tai maahuolintapalveluiden hinnoittelu sekä vammaisten ja liikuntarajoitteis-

ten henkilöiden avustamisen rahoittamiseksi perittävät maksut, joiden osalta on olemassa omaa unionitason sääntelyä. Säännös vastaa lentoasemamaksudirektiivin 1 artiklan 4 kohtaa.

Euroopan unionilla ei ole toimivaltaa sotilasilmailun alalla, sillä unionin yhteinen liikennepolitiikka koskee vain siviili-ilmailua ja sotilasilmailukysymykset kuuluvat osana kansallista puolustuspolitiikkaa jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan. Siten myös unionin lentoasemamaksudirektiivi ja muun muassa siinä säädetyt neuvottelu- ja muutoksenhakumenettelyt soveltuvat ainoastaan kaupallisen siviili-ilmailun lentoasemamaksuihin. ICAO:n lentoasemamaksuja koskevat toimintalinjat koskevat niin ikään ainoastaan siviili-ilmailua. Jäljempänä ehdotetun lain 8 §:ssä säädettäisiin kansallisin perustein lentoasemaverkkoyhtiön velvollisuudesta järjestää lentoasemapalvelut valtion ilma-aluksille ja sotilasilma-aluksille käyttäjien viranomais tehtävien toteuttamiseksi sekä hinnoitteluperusteiden yhtenäistämiseksi. Sääntely ei siten tältä osin perustu lentoasemamaksudirektiiviin tai ICAO:n periaatteisiin.

3 §. Määritelmät. Tässä laissa tarkoitettaisiin 1 kohdassa lentoasemalla maa-alueita, joka on erityisesti järjestetty ilma-alusten laskua, lentoonlähtöä ja liikkumista varten, mukaan lukien lentoliikenteen ja ilma-alusten palvelujen tätä toimintaa varten edellyttämät lisärakennelmat ja -laitteet sekä lentoliikenteen tarvitsemat rakennelmat ja laitteet. Direktiivin ja ehdotettavan lain mukainen määritelmä poikkeaa ilmailulain 81 §:ssä käytetystä lentoaseman määritelmästä, mutta tällä ei ole lentoasemamaksudirektiivin ja ehdotettavan lain soveltamisen kannalta merkitystä.

Pykälän 2 kohdassa lentoaseman pitäjällä tarkoitettaisiin yhteisöä, jonka tarkoituksena on säännösten tai sopimusten nojalla huolehtia muun toimintansa ohella tai yksinomaisesti lentoaseman tai lentoasemaverkon infrastruktuurien hallinnosta ja hallinnasta sekä kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemaverkossa olevien eri tahojen toiminnan yhteensovittamisesta ja valvonnasta. Määritelmä vastaa lentoasemamaksudirektiivin 2 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän 3 kohdassa lentoasemaverkkoyhtiöllä tarkoitettaisiin sellaista valtion kokonaan

omistamaa osakeyhtiötä, joka toimii lentoaseman pitäjänä ja jonka tehtävänä on huolehtia lentoasemaverkosta. Määritelmän mukainen yhtiö olisi Finavia Oyj.

Pykälän 4 kohdassa lentoasemaverkolla tarkoitettaisiin lentoasemaverkkoyhtiön hallinnassa olevaa lentoasemien ryhmää. Määritelmä vastaa asiallisesti lentoasemamaksudirektiivin 2 artiklan 5 kohtaa.

Pykälän 5 kohdassa lentoaseman käyttäjällä tarkoitettaisiin sitä, joka vastaa matkustajien, postin tai rahdin kuljetuksesta lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan kyseisellä lentoasemalla sekä sitä, joka vastaa valtion ilmailusta tai sotilasilmailusta. Lentoasemamaksudirektiivin 2 artiklan 3 kohdan määritelmä on laajennettu koskemaan valtion ilmailua ja sotilasilmailua Suomen yhteen sovitussa lentoasema- ja lennonvarmistusjärjestelmässä.

Pykälän 6 kohdassa lentoasemamaksulla tarkoitettaisiin lentoaseman pitäjän hyväksi kerättävää maksua, joka peritään lentoaseman käyttäjiltä pelkästään lentoaseman pitäjän käyttöön antamien sellaisten tilojen ja palvelujen käytöstä, jotka liittyvät ilma-alusten laskeutumiseen, lentoonlähtöön, valaistukseen ja pysäköintiin sekä matkustajien ja rahdin käsittelyyn. Määritelmä vastaa lentoasemamaksudirektiivin 2 artiklan 4 kohtaa. Tällä hetkellä Finavia Oyj:n perimiin lentoasemamaksuihin kuuluvat muun muassa laskeutumismaksu, ilma-aluksen paikoitusmaksu, hallivuokra ja maksu pitkäaikaisesta säilytyksestä, matkustajamaksu, turvamaksu, melumaksu sekä sähkö- ja koekäyttöpaikkamaksu.

Pykälän 7 kohdassa lentoasemapalveluilla tarkoitettaisiin lentoaseman ilma-alusten liikenne- ja paikoitusalueiden infrastruktuuria ja kunnossapitoa, pelastuspalvelua, matkustaja- ja rahtiterminaaleja ja muita lentoliikenteen operoinnin tarvitsemia välttämättömiä palveluita pois lukien lennonvarmistuspalvelut.

Pykälän 8 kohdassa siviili-ilmailulla tarkoitettaisiin siviili-ilma-aluksen harjoittamaa lentotoimintaa, lukuun ottamatta Chicagossa tehdyn kansainvälisen siviili-ilmailun yleis-sopimuksen (SopS 11/1949) 3 artiklassa tarkoitetuilla valtion ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin sotilas-ilmailu. Määritelmän sisältö vastaisi ilmailulain 2 §:n 11 kohdan määritelmää.

Pykälän 10 kohdassa määriteltäisiin sotilas-ilma-alus. Määritelmän sisältö vastaisi ilmailulain 2 §:n 12 kohdan määritelmää.

Pykälän 11 kohdassa määriteltäisiin sotilas-lentoasema. Määritelmän mukaan sotilaslentoasemalla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty siten, että palvelua ylläpidetään ainoastaan sotilasilmailua varten. Kyseessä olisi lain 9 §:ssä tarkoitettu erillispalvelu, jonka kustannuksista palvelun käyttäjä vastaisi 9 §:stä ilmenevällä tavalla.

Sotilaslentoaseman määritelmän ja erillispalvelun perusteella sotilaslentoasemien käyttöä ei kuitenkaan rajattaisi yksinomaan sotilasilmailua varten. Nykykäytännön mukaisesti sotilaslentoasemat voisivat olla jatkossakin yleisilmailun tai satunnaisen muun siviili-ilmailun käytössä. Sotilaslentoasemalla ei kuitenkaan olisi säännöllistä kaupallista reittiliikennettä eikä se erillispalveluna kuuluisi tämä lain mukaiseen yhtenäishinnoittelujärjestelmään.

Pykälän 12 kohdassa määriteltäisiin yhteistoimintalentoasema. Määritelmän mukaan yhteistoimintalentoasemalla ilmaliikennepalvelu on järjestetty siten, että lentoasemalla on siviili-ilmailun lisäksi pysyvästi puolustusvoimien joukkoja, johtoelimä ja rakennelmia.

Yhteistoimintalentoasemalle on tyypillistä se, että lentoaseman yhteyteen on sijoittunut lennosto tai muu Ilmavoimien joukko-osasto. Ilmavoimien lentotoiminta on osaltaan yhteistoimintalentoaseman kapasiteettia mitoittava tekijä. Yhteistoimintalentoasemalla on kuitenkin määritelmänsä mukaisesti säännöllistä kaupallista reittiliikennettä, ja lentoasema kuuluisi siten yhtenäishinnoittelun piiriin.

Yhteistoimintalentoaseman määrittelyllä ei ole tarkoitus rajata pois sitä mahdollisuutta, että lentoasemaverkon muilla siviililentoasemilla voi myös olla puolustusvoimien rakennelmia tai tilapäisesti sijoitettuja joukkoja.

Pykälän 13 kohdassa määriteltäisiin valtion ilma-alus. Määritelmän sisältö vastaisi ilmailulain 2 §:n 13 kohdan määritelmää.

Pykälän 14 kohdassa määriteltäisiin valtion ilmailu. Määritelmän mukaan valtion ilmailu

lulla tarkoitettaisiin poliisin, tullin ja Rajavartiolaitoksen viranomaistehtävien suorittamiseksi harjoitettua ilmailua ja ilmailua valtion ilma-aluksella. Valtion ilmailu on tarpeellista määrittää, sillä toiminta perustuu viranomaisille säädettyjen viranomaistehtävien suorittamiseen tai ilmailuun valtion ilma-aluksella. Toiminta poikkeaa siviili-ilmailusta vaikkakin valvova viranomainen on kummassakin tapauksessa Liikenteenturvallisuusvirasto.

4 §. Lentoasemaverkko ja -palvelut. Pykälän 1 momentin mukaan lentoasemaverkkoyhtiön tehtävänä olisi ylläpitää, järjestää ja kehittää valtakunnallista lentoasemaverkkoa ja lentoasemapalveluita siviili-, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lentoasemaverkkoon kuuluisi säännöllisen reittiliikenteen lentoasemia ja yhteistoimintalentoasemia. Lisäksi lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitäisi ja kehittäisi sotilaslentoasemia.

Pykälän 2 momentin mukaan lentoasemaverkkoon kuuluva yksittäinen lentoasema voi olla lentoasemaverkkoyhtiön tytäryhtiön hallinnassa. Lisäedellytyksenä olisi se, että kyseessä olisi säännöllisen reittiliikenteen lentoasema. Tytäryhtiöitä voitaisiin käyttää maakuntalentoasemien omistus- ja investointijärjestelyissä.

Lentoasemaverkkoon kuuluvista lentoasemista ja niillä annettavien palvelujen ylläpidosta sekä lentoasemaverkkoyhtiön ylläpitämisestä muista lentoasemista voitaisiin säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Lentoasemaverkon laajuuden kautta määräytyisi myös 5 §:n mukaisen lentoasemamaksujen yhtenäisen hinnoittelun soveltamisala valtakunnallisessa lentoasemaverkossa. Tältä osin kyse olisi voimassa olevan lentoasemaverkoperiaatteen kirjaamisesta lakiin.

Pykälän 4 momentin mukaan, jos säännöllinen reittiliikenne ja valtion ilmailu ja sotilasilmailu lentoasemaverkkoyhtiön hallinnoimalla lentoasemalla keskeytyy, liikenne- ja viestintäministeriö voisi lentoliikenteen jatkumisen selvittämiseksi määrätä lentoasemaverkkoyhtiön jatkamaan lentoaseman ylläpitoa enintään 12 kuukauden ajan.

5 §. Lentoasemamaksujen perusteet siviili-ilmailulle. Lentoasemaverkossa sovelletaan siviili-ilmailussa syrjimättömin ja tasapuolisin ehdoin yhteistä ja avointa lentoasema-

maksujen palvelutasoperusteista yhtenäistä hinnoittelua. Säännös vastaa lentoasemamaksudirektiivin 3 ja 4 artiklaa. Direktiivin 3 artiklassa on todettu, että syrjimättömyysperiaate ei kuitenkaan estä mukauttamasta lentoasemamaksuja yleistä etua koskevien seikkojen, mukaan lukien ympäristöseikat, perusteella. Mukauttamisen perusteiden on oltava asiaan vaikuttavia, objektiivisia ja avoimia.

6 §. *Siviili-ilmailua koskevat eriytyvät palvelut.* Ehdotetun säännöksen mukaan lentoaseman pitäjä voisi vaihdella tiettyjen lentoasemapalvelujen laatua ja laajuutta tai tarjota erilaatuisia ja -kokoisia terminaaleja tai terminaalien osia tarjotakseen eriytettyjä palveluja taikka terminaalin tai terminaalin osan tiettyyn käyttöön (*eriytetty palvelu*). Eritettyä palvelua koskeva säännös vastaisi lentoasemamaksudirektiivin 10 artiklaa. Säännöstä olisi tarkoitus soveltaa siviili-ilmailuun kaikilla lentoasemaverkkoon kuuluvilla lentoasemilla.

Pykälän 2 momentin mukaan lentoasemamaksujen taso voitaisiin eriyttää tällaisten palvelujen laadun ja laajuuden sekä niiden kustannusten tai muunlaisten objektiivisten ja avoimien perusteiden mukaisesti. Lentoaseman pitäjillä olisi oikeus asettaa tällaisia eriytettyjä lentoasemamaksuja ja tehdä niistä sopimuksia syrjimättömin ja tasapuolisin ehdoin yhteistä ja avointa menettelyä noudattaen.

Pykälän 3 momentin mukaan jos lentoaseman käyttäjiä, jotka haluavat saada käyttöönsä eriytettyjä palveluita, on useampia kuin lentoaseman kapasiteetin rajallisuuden vuoksi on mahdollista, lentoaseman pitäjän olisi ratkaistava asia syrjimättömin, tasapuolisin ja avoimin perustein.

7 §. *Siviili-ilmailua koskevat neuvottelut lentoaseman käyttäjien kanssa.* Pykälä soveltuisi vain siviili-ilmailuun. Sen 1 momentin mukaan lentoaseman pitäjän olisi vähintään vuosittain neuvoteltava lentoaseman käyttäjien kanssa lentoasemamaksujärjestelmän toiminnasta, lentoasemamaksujen tasosta ja tarvittaessa tarjottavan palvelun laadusta.

Pykälän 2 momentin mukaan lentoaseman pitäjän olisi toimitettava 1 momentissa tarkoitettuja neuvotteluja varten ehdotukset lentoasemamaksujärjestelmän tai lentoasemamaksujen tason muuttamiseksi sekä ehdotet-

tujen muutosten syyt viimeistään neljä kuukautta ennen muutosten voimaantuloa. Perustellusta syytä kuulemisen määräaika voisi olla tätä lyhyempi.

Pykälän 3 momentin mukaan lentoaseman pitäjän olisi neuvoteltava lentoaseman käyttäjien kanssa ennen kuin tekee päätöksiä uusien merkittävien infrastruktuurihankkeiden toteuttamisesta. Säännös vastaisi lentoasemamaksudirektiivin 8 artiklaa. Merkittävinä infrastruktuurihankkeita olisi pidettävä maksupohjaan keskeisimmin vaikuttavampia ja toiminnallisesti merkittävimpiä hankkeita kuten terminaalien laajennuksia, merkittävämpiä kunnostuksia ja toiminnallisia uudelleen järjestelyjä sekä kiitoteitä ja varustetason merkittävää nostoa.

Ehdotettu pykälä vastaisi lentoasemamaksudirektiivin 6 artiklan mukaisia menettelyvaatimuksia.

8 §. *Valtion ilmailun ja sotilasilmailun lentoasemapalvelut, palveluiden hinnoittelu sekä niitä koskevat neuvottelut.* Pykälä soveltuisi vain valtion ilmailuun ja sotilasilmailuun. Säännöksen 1 momentin mukaan valtion ilma-aluksilta ja sotilasilma-aluksilta perittävien maksujen olisi vastattava siviili-ilmailun palvelujen maksutasoa. Tästä voitaisiin poiketa vain, kun kyseessä on erillispalvelu tai jos niistä on toisin sovittu.

Ehdotettava pykälä vastaa tarkoitukseltaan ilmailulain 117 §:n säännöstä lennonvarmistuspalveluiden tarjonnasta ja niiden hinnoittelusta.

Valtion ilma-alusten ja sotilasilma-alusten toimintaa varten annettava palvelu määräytyy niiden käyttäjien määrittämien palveluvaatimusten mukaisesti. Palvelutasosopimus laaditaan huomioiden edellä mainittujen palveluvaatimusten täytyminen.

Säännöksen 3 momentin mukaan lentoasemaverkkoyhtiön olisi järjestettävä valtion ilmailun ja sotilasilmailun osalta vastaavat erilliset neuvottelut kuin siviili-ilmailussa vähintään vuosittain. Neuvottelut koskisivat lentoasemamaksujärjestelmän toimintaa, lentoasemamaksujen tasoa ja tarvittaessa tarjottavan palvelun laatua.

9 §. *Erillispalvelut valtion ilmailulle ja sotilasilmailulle.* Pykälä soveltuisi vain valtion ilmailuun ja sotilasilmailuun. Pykälässä määriteltäisiin erillispalvelun käsite. Erillispalve-

luja ovat muusta lentoasemilla annettavasta palvelusta poikkeavat ja yleiseen palvelutasoon lisäkustannuksia aiheuttavat valtion- ja sotilasilmailun toiminnallisista vaatimuksista johtuvat lentoasemapalvelut, joita tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja ja joita varten ei ole määriteltyä yleisten palveluehtojen mukaisia maksuja ja joita käyttävät ainoastaan valtionilma-alukset tai sotilasilma-alukset.

Pykälän 2 momentin perusteella erillispalveluista voitaisiin säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Erityispalveluilla tarkoitetaan muun muassa seuraavia palveluita: sotilaslentoasemien ylläpito, yhteistoimintalentoasemien yöaikainen aukiolo valmiustarkoituksiin, lentoasemien liukkaudentorjunta Betafrost-aineella, Helsinki-Vantaan Startutkakuvan informaation tuottaminen ilma-voimien käyttöön tai muut vastaavat palvelut.

Erillispalvelujen hinnoittelun periaatteista säädettäisiin pykälän 3 momentissa. Hinnoittelu olisi kustannusvastaavaa sisältäen kohtuullisen tuoton. Erillispalvelut eivät siten kuuluisi 8 §:n 1 momentissa säädetyn yhteishinnoittelun piiriin.

10 §. Neuvotteluja varten annettavat tiedot. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä tiedoista, joita lentoaseman pitäjän olisi annettava 7 §:ssä tarkoitettua neuvotteluja varten kyseisen lentoaseman käyttäjille. Sisällöllisesti valmistelutiedot vastaisivat siviili-ilmailun osalta direktiivin 7 artiklassa säädettyä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tiedoista, joita lentoaseman käyttäjän olisi annettava 7 ja 8 §:n 3 momentissa tarkoitettua neuvotteluja varten.

Koska tässä pykälässä mainittujen tietojen voidaan katsoa kuuluvan lentoaseman käyttäjien ja lentoaseman pitäjän liikesalaisuuksien piiriin, säädettäisiin pykälän 3 momentissa, että 1 ja 2 kohdan nojalla saadut lain viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin tai muun lain mukaiset salassa pidettävät tiedot sekä liikesalaisuuksia tai yrityksen taloudellista asemaa koskevat tiedot on pidettävä salassa.

11 §. Lentoasemamaksupäätös ja sen julkaiseminen. Pykälän 1 momentin mukaan lentoaseman pitäjä voisi tehdä joko yleisesti sovellettavan lentoasemamaksujen hinnoitte-

lupäätöksen tai sisällyttää lentoasemamaksujen hinnoitteluperusteet 6 §:ssä tarkoitettuun eriytettyä palvelua koskevaan sopimukseen.

Pykälän 2 momentin mukaan pykälässä tarkoitettu hinnoittelupäätös ja eriytettyä palvelua koskevaan sopimukseen sisältyvät hinnoitteluperusteet olisi julkaistava vähintään kaksi kuukautta ennen niiden soveltamista. Hinnoittelupäätös olisi perusteltava, ja perusteluissa olisi otettava kantaa lentoaseman käyttäjien 7 ja 8 §:n 3 momentin mukaisessa menettelyssä esitettyihin vaatimuksiin ja muihin lausuntoihin. Lentoaseman pitäjän tekemää hinnoittelupäätöstä koskevat erimielisyydet ratkaistaisiin siviili-ilmailun osalta ensi asteessa Liikenteen turvallisuusvirastossa 11 §:n mukaisesti.

12 §. Siviili-ilmailua koskevien erimielisyyksien ratkaiseminen. Pykälässä olisi säännös siitä, miten lentoaseman pitäjän tekemää yleisesti sovellettavaa hinnoittelupäätöstä koskevat erimielisyydet voitaisiin saattaa Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltäväksi. Tehokkaiden oikeussuojakeinojen ja lentoasemaksudirektiivin 11 artiklan nimenomaisen säännöksen mukaisesti asianosaiselle on lainsäädännössä turvattava muutoksenhakumahdollisuus.

Erimielisyyden kohteena oleva lentoaseman pitäjän tekemä ratkaisu ei ole hallintopäätös, johon voitaisiin hakea muutosta valittamalla hallintolainkäyttömenettelyssä. Tämän vuoksi Liikenteen turvallisuusviraston olisi ensin ratkaistava sille käsiteltäväksi saatettu asia hallintopäätöksensä.

Asia olisi saatettava Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltäväksi 30 päivän kuluessa siitä, kun lentoaseman pitäjä on julkaissut päätöksensä 11 §:n 2 momentin mukaisesti eli viimeistään kuukautta ennen ehdotetun muutoksen aiottua voimaantuloa. Liikenteen turvallisuusviraston olisi pykälän 4 momentin mukaan ratkaistava asia pääsääntöisesti neljän kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut sen käsiteltäväkseen. Erityisestä syystä tämä määräaika voisi olla kuusi kuukautta.

Koska muutoksenhakumenettelyyn kuluva aika saattaisi kohtuuttomasti vaikeuttaa lentoaseman pitäjän toimintaa tai yleistä etua, säädettäisiin pykälän 6 momentissa, että liikenteen turvallisuusviraston asiassa antama päätös voitaisiin panna täytäntöön muutok-

senhausta riippumatta, jollei markkinaoikeus kiellä päätöksen täytäntöönpanoa tai määrää sitä keskeytettäväksi tai anna muuta täytäntöönpanoa koskevaa määrystä. Lentoaseman pitäjän toiminnan kohtuuton vaikeutuminen voisi ilmetä käytännössä esimerkiksi siten, että palveluiden tuottamisesta syntyvät merkittävät kustannukset jäävät muutoksenhakumenettelyn ajalta kokonaan tai osittain katamatta.

13 §. Muutoksenhaku. Pykälässä olisi säännös siitä, miten Liikenteen turvallisuusviraston antamasta hallintopäätöksestä haetaisiin muutosta valittamalla markkinaoikeuteen. Ehdotettua valitustietä näiden päätösten osalta pidetään tarkoituksenmukaisena päätösten luonteen vuoksi.

14 §. Tiedonsaantioikeus. Pykälässä olisi säännös siitä, miten lentoaseman pitäjä veloitettaisiin antamaan Liikenteen turvallisuusvirastolle tämän pyynnöstä 11 §:ssä säädettyjä tehtäviä varten tarvittavat tiedot lentoasemamaksuista, niiden määräytymisperusteista sekä eriytettyihin palveluihin pääsystä sekä muista asian ratkaisemiseen vaikuttavista seikoista.

Liikenteen turvallisuusviraston tietojensaantioikeutta on pidettävä tarpeellisena lentoasemamaksuja ja eriytettyjä palveluita koskevien erimielisyyksien ratkaisemiseksi.

15 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun lain 4 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin lentoasemaverkkoon kuuluvista lentoasemista ja niillä annettavien palvelujen ylläpidosta sekä lentoasemaverkkoyhtiön ylläpitämistä muista lentoasemista. 9 §:n 2 momentin mukaan lentoasemien erillispalveluista voitaisiin säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Vastaava valtuussäännös on ilmailulain 117 §:n 4 momentissa.

3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Lentoasemamaksudirektiivin täytäntöönpanon määräaika päättyy 15 päivänä maaliskuuta 2011. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanoon edellyttämiin toimiin.

4 Suhde perustuslakiin ja sääätämisjärjestys

Ehdotettu 5 § koskee lentoasemamaksujen hinnoitteluperiaatteita. Ne pohjautuvat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön suositukseen ja lentoasemamaksudirektiiviin. Tärkeimmät periaatteet tässä suhteessa ovat syrjimättömyys, tasapuolisuus ja avoimuus. Finavian lentoasemaverkossa sovelletut hinnoitteluratkaisut ovat jo nykyisellään nämä periaatteet täyttäviä. Kyse on siten lähinnä vallitsevan käytännön ja lentoasemaverkkoperiaatteen kirjaamisesta lakiin. Hallituksen käsityksen mukaan ehdotettu säännös ei ole ongelmallinen perustuslain kannalta ottaen huomioon perustuslain 6 §:n ilmaiseman yhdenvertaisuusperiaatteen.

Ehdotettu 4 § ja 8 § koskee lentoasemaverkkoyhtiön velvoitetta tarjota palveluita valtion ilma-aluksia ja sotilasilma-aluksia varten. Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Ehdotetussa 8 §:ssä rajoitetaan muodollisesti yksityisen toimijan valtaa päättää sopimussuhteista. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että palvelun ollessa yhteiskunnan kannalta merkitykseltään suuri, on tällaiselle sääntelylle hyväksyttävä peruste (PeVL 24/2002 vp).

Perustuslakivaliokunta on arvioinut ehdotuksia, joissa on asetettu omaisuuden käyttöön kohdistuvia velvollisuuksia tai rajoituksia kilpailuedellytysten luomiseksi tai turvaamiseksi (PeVL 36/2004). Valiokunta on näissä yhteyksissä lähtenyt vakiintuneesti siitä, että velvoitteet ja rajoitukset ovat kulloinkin kysymyksessä olevan omaisuuden erityisluonne huomioon ottaen perustuslainmukaisia, jos ne perustuvat lain täsmällisiin säännöksiin ja ovat omistajan kannalta kohtuullisia (PeVL 4/2000 vp, PeVL 34/2000 vp). Edelleen perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinotoiminnan sääntelyä ns. luon-

nolliseen monopoliin perustuvassa markkina-tilanteessa lähtökohtaisesti tarpeellisenä ja hyväksyttävänä (PeVL 4/2000 vp). Tällaisessa tilanteessa on valiokunnan mielestä perusteltua pyrkiä edistämään kilpailua ja suojaamaan asiakkaiden varallisuusarvoisia oikeuksia tavanomaista tehokkaammilla sääntelykeinoilla.

Ehdotetun sääntelyn pääasiallisena tavoitteena on ehkäistä ns. luonnollisesta monopolista lentoasemapalveluiden toimivuudelle aiheutuvia ongelmia sekä turvata kustannustehokasta ja hyvälaatuista palveluiden tarjontaa. Lisäksi sääntelyllä pyritään ehkäisemään suurten ylituottojen tarkoituksellista kerryttämistä. Sääntelyn voidaan katsoa olevan riittävän täsmällistä, kun otetaan huomioon toimialan erityispiirteet samoin kuin sääntelyn kohdistuminen – yksilön asemesta – ensi sijassa lentoasemaliiketoimintaa harjoittavaan valtionyhtiöön. Tällainen sääntely ei kokonaisuuden kannalta katsottuna muodostu omistajan kannalta kohtuuttomaksi. Sääntely ei näiltä osin vaikuta lakiehdotuksen käsitteilyjärjestykseen.

Ehdotettu 8 § merkitsee myös mahdollisuutta rajoittaa omistajan oikeutta määrätä omaisuutensa käytöstä perittävän vastikkeen suuruudesta, joten sitä on arvioitava perustuslain 15 §:ssä turvatun omaisuuden suojan ja siihen sisältyvän sopimusvapauden samoin kuin perustuslain 18 §:n 1 momentissa suojatun elinkeinovapauden toteutumisen kannalta. (PeVL 32/2004 vp, PeVL 32/2009 vp)

Sopimussuhteiden koskemattomuus ei ole valiokunnan käytännössä muodostunut ehdottomaksi (PeVL 5/2002 vp). Suhteellisuusperiaatteen kannalta on oleellista, että sopimussuhteisiin puuttumisen vaikutukset ovat ehdotettujen muutosten perusteella sääntelytavoitteen kannalta perusteltuja. Ehdote-

tun sääntelyn tavoitteena on valtion ilma-alusta ja sotilasilma-alusta varten tarjottavien palveluiden hinnoittelun yhdenmukaistaminen siviili-ilmailulle tarjottaviin vastaaviin palveluihin nähden sekä erityispalveluiden hinnoittelun kohtuullistaminen. Hinnoittelurajoituksille voidaan katsoa olevan painavat yhteiskunnalliset perusteet. Yhtenäishinnoittelun perusteella laskettava yksittäisen palvelun hinta saattaa olla pienempi kuin palvelun tuottamisesta aiheutuvat kustannukset. Rakenteellinen alikatteellisuus koskee koko hinnoittelujärjestelmää eikä siten yksinomaan yhtenäishinnoittelun soveltamisalaa. Ehdotuksen taustalla on perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä pyrkimys kohtuullistaa ja yhdenmukaistaa palveluhinnoittelua.

Sääntelyn voidaan katsoa olevan myös riittävän täsmällistä, kun otetaan huomioon kohtuullisen tuoton käsitteeseen liittyvät vakiintuneet laskenta- ja arviointiperusteet samoin kuin sääntelyn kohdistuminen yksilön asemesta ensisijaisesti lentoasemaliiketoimintaa harjoittavaan valtionyhtiöön (PeVL 36/2004 vp, PeVL 32/2009 vp)

Esitetty hintasääntely on tarkoitettu vastaamaan lähtökohdiltaan painavaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen. Kun lisäksi otetaan huomioon, että yksittäisen hinnoittelualijäämän vaikutus kokonaisliikevaihtoon voidaan arvioida verraten vähäiseksi, ei sääntelyn katsota vaikuttavan lakiehdotuksen käsittelyjärjestykseen. Lakiehdotus on sopusoinnussa perustuslain kanssa, minkä vuoksi se voidaan säätää tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

lentoasemaverkosta ja -maksuista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Tällä lailla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston lentoasemamaksuista annettu direktiivi 2009/12/EY, jäljempänä *lentoasemamaksudirektiivi*, Suomen yhteen sovitetussa lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmässä.

Lain tarkoituksena on edistää ilmailua ylläpitämällä ja kehittämällä valtakunnallista lentoasemaverkkoa ja -palveluita siviili-, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten.

2 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan lentoasemaan, jolla voidaan harjoittaa kaupallista liikennettä ja:

1) jonka vuotuinen liikennemäärä on yli viisi miljoonaa matkustajaa; tai

2) jolla on eniten matkustajaliikennettä Suomessa.

Tätä lakia sovelletaan myös valtion ilma-alusten ja sotilasilma-alusten toimintaa varten ylläpidettävään lentoasemaverkkoon, -palveluihin ja -maksuihin.

Lakia sovelletaan 7 §:ää lukuun ottamatta myös muihin lentoasemaverkon lentoasemiin.

Lakia ei sovelleta lennonvarmistuspalveluiden tai maahuolintapalveluiden hinnoitteluun eikä vammaisten ja liikkuntarajoitteisten henkilöiden avustamisen rahoittamiseksi perittäviin maksuihin.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *lentoasemalla* maa-aluetta, joka on erityisesti järjestetty ilma-alusten laskua, lentoonlähtöä ja liikkumista varten, mukaan lukien lentoliikenteen ja ilma-alusten palvelujen tätä toimintaa varten edellyttämät lisärakennelmat ja -laitteet sekä kaupallisen lentoliikenteen tarvitsemat rakennelmat ja laitteet;

2) *lentoaseman pitäjällä* yhteisöä, jonka tarkoituksena on säännösten tai sopimusten nojalla huolehtia muun toimintansa ohella tai yksinomaisesti lentoaseman tai lentoasemaverkon infrastruktuurien hallinnosta ja hallinnasta sekä kyseisellä lentoasemalla tai kyseisessä lentoasemaverkossa olevien eri tahojen toiminnan yhteensovittamisesta ja valvonnasta;

3) *lentoasemaverkkoyhtiöllä* sellaista valtion kokonaan omistamaa osakeyhtiötä, joka toimii lentoaseman pitäjänä ja jonka tehtävänä on huolehtia tässä laissa tarkoitetusta lentoasemaverkosta;

4) *lentoasemaverkolla* lentoasemaverkkoyhtiön tai sen tytäryhtiön hallinnassa olevaa lentoasemien ryhmää;

5) *lentoaseman käyttäjällä* sitä, joka vastaa matkustajien, postin tai rahdin kuljetuksesta lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan kyseisellä lentoasemalla sekä sitä, joka vastaa valtion ilmailusta tai sotilasilmailusta;

6) *lentoasemamaksulla* lentoaseman pitäjän hyväksi kerättävää maksua, joka peritään lentoaseman käyttäjiltä pelkästään lentoaseman pitäjän käyttöön antamien sellaisten tilojen ja

palvelujen käytöstä, jotka liittyvät ilma-alusten laskeutumiseen, lentoonlähtöön, valaistukseen ja pysäköintiin sekä matkustajien ja rahdin käsittelyyn;

7) *lentoasemapalveluilla* lentoliikenteen operoinnin tarvitsemia välttämättömiä palveluita poislukien lennonvarmistuspalvelut;

8) *siviili-ilmailulla* siviili-ilma-aluksella harjoitettavaa lentotoimintaa, lukuun ottamatta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/1949) 3 artiklassa tarkoitetuilla valtion ilma-aluksilla harjoitettavaa toimintaa;

9) *sotilasilmailulla* sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettua ilmailua ja ilmailua sotilasilma-aluksella;

10) *sotilasilma-aluksella* ilma-alusta, joka on merkitty sotilasilma-alusrekisteriin;

11) *sotilaslentoasemalla* lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jota ylläpidetään ainoastaan sotilasilmailua varten;

12) *yhteistoimintalentoasemalla* lentoasemaa, jolla ilmaliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty ja jolla on siviili-ilmailun lisäksi pysyvästi puolustusvoimien joukkoja, johdoelimiä ja rakennelmia;

13) *valtion ilma-aluksella* ilma-alusta, jota käytetään tullin, poliisin tai Rajavartiolaitoksen tehtävien suorittamiseen; valtion ilma-aluksella tarkoitetaan myös ilma-alusta, jota käytetään muun kuin tässä ja 9 kohdassa tarkoitetun valtion tehtävän suorittamiseen;

14) *valtion ilmailulla* ilmailua valtion ilma-aluksella.

4 §

Lentoasemaverkko ja -palvelut

Lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitää, järjestää ja kehittää lentoasemaverkkoa ja -palveluita siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lentoasemaverkkoon kuuluu säännöllisen reittiliikenteen lentoasemia ja yhteistoimintalentoasemia. Lisäksi lentoasemaverkkoyhtiö ylläpitää ja kehittää sotilaslentoasemia.

Lentoasemaverkkoon kuuluva säännöllisen reittiliikenteen lentoasema voi olla lentoasemaverkkoyhtiön tytäryhtiön hallinnassa.

Lentoasemaverkkoon kuuluvista lentoasemista ja niillä annettavien palvelujen ylläpidosta sekä lentoasemaverkkoyhtiön ylläpitämistä muista lentoasemista voidaan antaa säännöksiä valtioneuvoston asetuksella.

Jos säännöllinen reittiliikenne ja valtion ilmailu ja sotilasilmailu lentoasemaverkkoyhtiön hallinnoimalla lentoasemalla keskeytyy, liikenne- ja viestintäministeriö voi lentoliikenteen jatkumisen selvittämiseksi määrätä lentoasemaverkkoyhtiön jatkamaan lentoaseman ylläpitoa enintään 12 kuukauden ajan.

5 §

Lentoasemamaksujen perusteet siviili-ilmailulle

Lentoasemaverkossa on sovellettava syrjimättömin ja tasapuolisin ehdoin yhteistä ja avointa lentoasemamaksujen palvelutasoperusteista yhtenäistä hinnoittelua.

6 §

Siviili-ilmailua koskevat eriytetyt palvelut

Sen estämättä, mitä 5 §:ssä säädetään, lentoaseman pitäjä voi vaihdella lentoasemapalvelujen laatua ja laajuutta tai tarjota erilaatuisia ja -kokoisia terminaaleja tai terminaalien osia tarjotakseen eriytettyjä palveluja taikka terminaalin tai terminaalin osan tiettyyn käyttöön (*eriytetty palvelu*).

Lentoasemamaksujen taso voidaan eriyttää 1 momentissa tarkoitettujen palvelujen laadun ja laajuuden sekä niiden kustannusten tai muunlaisten puolueettomien, tasapuolisten ja avoimien perusteiden mukaisesti. Lentoaseman pitäjillä on oikeus asettaa tällaisia eriytettyjä lentoasemamaksuja ja tehdä niistä sopimuksia syrjimättömin ja tasapuolisin ehdoin yhteistä ja avointa menettelyä noudattaen.

Jos lentoaseman käyttäjiä, jotka haluavat saada käyttöönsä eriytettyjä palveluja, on useampia kuin lentoaseman on mahdollista palvella, lentoaseman pitäjän on ratkaistava asia syrjimättömin, tasapuolisin ja avoimin perustein.

7 §

Siviili-ilmailua koskevat neuvottelut lentoaseman käyttäjien kanssa

Lentoaseman pitäjän on neuvoteltava vähintään vuosittain lentoaseman käyttäjien kanssa lentoasemamaksujärjestelmän toiminnasta, lentoasemamaksujen tasosta ja tarvittaessa tarjottavan palvelun laadusta.

Lentoaseman pitäjän on toimitettava 1 momentissa tarkoitettuja neuvotteluja varten ehdotukset lentoasemamaksujärjestelmän tai lentoasemamaksujen tason muuttamiseksi sekä ehdotettujen muutosten syyt viimeistään neljä kuukautta ennen muutosten voimaantuloa. Perustellusta syystä määräaika voi olla tätä lyhyempi.

Lentoaseman pitäjän on neuvoteltava lentoaseman käyttäjien kanssa ennen kuin se tekee päätöksiä uusien merkittävien infrastruktuurihankkeiden toteuttamisesta.

8 §

Valtion ilmailun ja sotilasilmailun lentoasemapalvelut, palveluiden hinnoittelu sekä niitä koskevat neuvottelut

Valtion ilma-aluksilta ja sotilasilma-aluksilta perittävien maksujen on vastattava siviili-ilmailun ilma-aluksille tarjottavista palveluista perittäviä maksuja, jos kyseessä ei ole erillispalvelu tai jollei niistä ole toisin sovittu.

Lentoasemaverkossa valtion ilmailulle ja sotilasilmailulle järjestettävistä palveluista ja hinnoittelusta sovitaan tarkemmin lentoasemaverkkoyhtiön ja valtion ilmailun sekä sotilasilmailun edustajien välillä.

Lentoasemaverkkoyhtiön on järjestettävä 7 §:n mukaiset erilliset neuvottelut valtion ilmailun ja sotilasilmailun edustajien kanssa. Lisäksi lentoaseman pitäjän on neuvoteltava asianomaisten viranomaisten kanssa ennen kuin se tekee päätöksiä uusien merkittävien infrastruktuurihankkeiden toteuttamisesta.

9 §

Erillispalvelut valtion ilmailulle ja sotilasilmailulle

Erillispalveluja ovat muusta lentoasemilla annettavasta palvelusta poikkeavat valtion ilmailun ja sotilasilmailun toiminnallisista vaatimuksista johtuvat lentoasemapalvelut, joita:

- 1) tarjoaa ainoastaan yksi palveluntarjoaja;
- 2) varten ei ole määritettyä yleisten palveluehtojen mukaisia maksuja; ja
- 3) käyttävät ainoastaan valtion ilma-alukset tai sotilasilma-alukset.

Lentoasemien erillispalveluihin kuuluvista palveluista voidaan antaa tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella.

Lentoasemien erillispalveluista suoritettavien maksujen tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon palveluista aiheutuneet erilliskustannukset ja kohtuullinen tuotto.

10 §

Neuvotteluja varten annettavat tiedot

Lentoaseman pitäjän on annettava 7 §:ssä ja 8 §:n 3 momentissa tarkoitettuja neuvotteluja varten kyseisen lentoaseman käyttäjille vähintään seuraavat tiedot:

- 1) luettelo lentoasemamaksun vastineeksi tarjotuista palveluista ja käyttöön annettavista infrastruktuureista;
- 2) lentoasemamaksujen asettamisessa käytetty menetelmä;
- 3) yleinen kulurakenne niiden tilojen ja palvelujen osalta, joita lentoasemamaksut koskevat;
- 4) eri maksuista kertyvät tulot ja niillä kattujen palvelujen kokonaiskustannukset;
- 5) julkisilta viranomaisilta saatu rahoitus niiden tilojen ja palvelujen osalta, joita lentoasemamaksut koskevat;
- 6) maksuja, liikenteen kasvua ja investointeja koskevat ennusteet;
- 7) lentoaseman infrastruktuurin ja laitteiden todellinen käyttö tiettyinä aikoina;
- 8) ehdotettujen merkittävien investointien ennustettu tulos mitattuna niiden vaikutuksena lentoaseman kapasiteettiin.

Lentoaseman käyttäjän on annettava 7 §:ssä ja 8 §:n 3 momentissa tarkoitettuja neuvotteluja varten lentoaseman pitäjälle vähintään seuraavat tiedot:

- 1) liikenne-ennusteet;
- 2) ilma-aluskalustoaan ja sen käyttöä koskevat ennusteet;
- 3) kehittämishankkeensa asianomaisella lentoasemalla;
- 4) asianomaista lentoasemaa koskevat vaatimuksensa.

Lentoaseman pitäjän ja lentoaseman käyttäjien on pidettävä salassa 1 ja 2 momentin mukaisesti annettavat tiedot, jos ne koskevat liikesalaisuuksia tai yrityksen taloudellista asemaa tai ovat salassa pidettäviä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin tai muun lain mukaisesti.

11 §

Lentoasemamaksupäätös ja sen julkaiseminen

Lentoaseman pitäjä voi tehdä yleisesti sovellettavan lentoasemamaksujen hinnoittelupäätöksen tai sisällyttää lentoasemamaksujen hinnoitteluperusteet 6 §:ssä tarkoitettuun eriytettyä palvelua koskevaan sopimukseen.

Hinnoittelupäätös ja 6 §:ssä tarkoitettuun eriytettyä palvelua koskevaan sopimukseen sisältyvät hinnoitteluperusteet on julkaistava vähintään kaksi kuukautta ennen niiden soveltamista. Hinnoittelupäätös on perusteltava. Perusteluissa on otettava kantaa lentoaseman käyttäjien 7 §:n ja 8 §:n 3 momentin mukaisessa menettelyssä esittämiin vaatimuksiin ja muihin lausuntoihin.

12 §

Siviili-ilmailua koskevien erimielisyyksien ratkaiseminen

Lentoaseman käyttäjä voi saattaa lentoaseman pitäjän 11 §:n 1 momentissa tarkoitettua hinnoittelupäätöstä koskevan erimielisyyden Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltäväksi.

Päätökseen on liitettävä ohjeet erimielisyyksien ratkaisemisessa noudatettavasta

menettelystä. Asia on saatettava Liikenteen turvallisuusviraston käsiteltäväksi 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös on 11 §:n 2 momentin mukaisesti julkaistu.

Liikenteen turvallisuusviraston on tehtävä väliaikainen päätös lentoasemamaksujen muutoksen voimaantulosta neljän viikon kuluessa siitä, kun se on saanut asian käsiteltäväkseen, jollei samassa ajassa voida tehdä lopullista päätöstä. Lentoaseman pitäjän päätöstä ei saa soveltaa ennen kuin Liikenteen turvallisuusvirasto on ratkaissut asian tai antanut väliaikaisen päätöksen.

Liikenteen turvallisuusviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu asia neljän kuukauden kuluessa siitä, kun se on saanut sen käsiteltäväkseen, taikka erityisestä syystä kuuden kuukauden kuluessa. Ennen asian ratkaisua Liikenteen turvallisuusviraston on varattava asianosaisille tilaisuus tulla kuuluksi.

Liikenteen turvallisuusviraston päätös voidaan panna täytäntöön heti, jollei markkinaoikeus 13 §:ssä tarkoitetun valituksen vireille tultua kiellä täytäntöönpanoa tai määrää sitä keskeytettäväksi tai anna muuta täytäntöönpanoa koskevaa määräystä.

13 §

Muutoksenhaku

Päätökseen, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto tekee palvelujen tarjoamista tai niiden hinnoittelua koskevan erimielisyyden ratkaisemiseksi 12 §:n nojalla, haetaan muutosta valittamalla markkinaoikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

14 §

Tiedonsaantioikeus

Lentoaseman pitäjän on pyynnöstä annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle 12 §:ssä tarkoitetun erimielisyyden ratkaisemista varten tarvittavat tiedot lentoasemamaksuista, niiden määräytymisperusteista sekä muista asian ratkaisemiseen vaikuttavista seikoista.

15 §
Voimaantulo

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Helsingissä 10 päivänä joulukuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*