

RP 80/2024 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen och till lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att luftfartslagen, lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport och lagen om verkställighet av böter ändras.

Propositionens huvudsakliga syfte är att genom nationell reglering precisera och komplettera EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport. Dessutom preciseras och kompletteras bestämmelserna om elförsörjning till stillastående luftfartyg i en förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.

Transport- och kommunikationsverket föreslås bli behörig myndighet i frågor som gäller luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter. I luftfartslagen ska det enligt förslaget tas in bestämmelser om de uppgifter som Transport- och kommunikationsverket åläggs till följd av förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport samt bestämmelser om påföljdssystemet.

Energimyndigheten föreslås bli behörig myndighet i fråga om flygbränsleleverantörer. I lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport ska det enligt förslaget tas in bestämmelser om de uppgifter som Energimyndigheten åläggs i fråga om flygbränsleleverantörer till följd av förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport samt bestämmelser om påföljdssystemet för flygbränsleleverantörer.

Det föreslås att lagen om verkställighet av böter ändras så att till lagens tillämpningsområde fogas verkställigheten av påföljdsavgifter som följer av förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Beredning.....	4
1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten	4
1.2.2 Beredningen av propositionen	6
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll.....	7
2.1 Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.....	7
2.2 Infrastrukturförordningen	9
3 Nuläge och bedömning av nuläget	10
3.1 Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.....	10
3.2 Infrastrukturförordningen	10
3.2.1 Nuläget i lagstiftningen.....	10
3.2.2 Nuläget i praktiken	12
4 Förslagen och deras konsekvenser	14
4.1 De viktigaste förslagen	14
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	16
4.2.1 Nationell reglering som kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.....	16
4.2.2 Konsekvenser av de förslag som gäller elförsörjning till stillastående luftfartyg ...	19
5 Alternativa handlingsvägar.....	21
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	21
5.1.1 Reglering som kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.....	21
5.1.2 Alternativ till komplettering av infrastrukturförordningen.....	24
5.2 Metoder som planeras eller redan tillämpas i andra medlemsstater	25
5.2.1 Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.....	25
5.2.2 Komplettering av infrastrukturförordningen i vissa andra medlemsstater	25
6 Remissvar	25
7 Specialmotivering.....	28
7.1 Lag om ändring av luftfartslagen.....	28
7.2 Lag om ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport	33
7.3 Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	35
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	35
9 Ikraftträdande	35
10 Verkställighet och uppföljning	35
11 Förhållande till andra propositioner	36
11.1 Samband med andra propositioner	36
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	36
12.1 Allmänt	36
12.2 Allmänna förutsättningar för påföljdsavgifter	36
12.2.1 Den straffrättsliga legalitetsprincipen.....	36
12.2.2. Tillräknande.....	37
12.2.3. Förfarande för påförande av påföljdsavgift	37

12.2.4 Rättsskydd.....	38
12.3 Nationellt handlingsutrymme i fråga om påföljdsavgifter.....	38
12.4 Påföljdssystemets godtagbarhet och proportionalitet	39
12.5 Ställningstagande till förenligheten med grundlagen och lagstiftningsordningen ...	40
LAGFÖRSLAG.....	41
om ändring av luftfartslagen	41
om ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport	45
om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter.....	48
BILAGOR	49
PARALLELLTEXTER	49
om ändring av luftfartslagen	49
om ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport	55
om ändring av om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	60

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Europeiska kommissionen antog den 14 juli 2021 det så kallade Fit for 55-paketet (nedan 55%-paketet). Genom förslagen i paketet genomförs åtagandena enligt europeiska klimatlagen (EU) 2021/1119 om att fram till 2030 minska EU:s nettoutsläpp av växthusgaser med minst 55 procent från 1990 års nivå och uppnå klimatneutralitet på unionsnivå senast 2050.

Som en del av 55%-paketet lade kommissionen fram fyra förslag som gäller lufttrafik: förordningsförslaget ReFuelEU Aviation som syftar till att främja användningen av hållbara flygbränslen (COM (2021) 561 final), förslaget till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (COM (2021) 559 final) som också innehåller mål för elförsörjning till parkerade luftfartyg, förslaget till ändring av utsläppshandelsdirektivet i fråga om luftfart (COM (2021) 551 final) samt förslaget till ändring av energiskattedirektivet (COM (2021) 563 final) som innefattar ett slopande av skattefriheten för flygbränslen i transporterna inom EU.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (*förordningen om hållbara bränslen för lufttransport*) utfärdades den 18 oktober 2023. Syftet med förordningen är att främja införandet av hållbara flygbränslen inom lufttransport och att trygga jämlika verksamhetsförutsättningar på Europeiska unionens luftfartsmarknad. Varken Europeiska unionen eller Finland har någon motsvarande reglering sedan tidigare.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (*infrastrukturförordningen*) antogs den 13 september 2023. Syftet med förordningen är att främja övergången till alternativa drivkrafter genom att möjliggöra en tillräckligt täckande och omfattande infrastruktur för alternativa bränslen på vägar, i hamnar och på flygplatser.

1.2 Beredning

1.2.1 Beredningen av EU-rättsakten

Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport

Kommissionen lade fram sitt förslag till förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) den 14 juli 2021. Förslaget behandlades genom medbeslutandeförfarandet i rådets förberedande organ och i Europaparlamentet. Förslaget behandlades i rådets luftfartsarbetsgrupp från och med augusti 2021. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande om förslaget till förordning den 20 oktober 2021.¹ Förordningen trädde i kraft den 20 november 2023 och började tillämpas den 1 januari 2024, även om tillämpningen av vissa artiklar som preciseras nedan börjar först den 1 januari 2025.

¹ Yttrande av Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart (2022/C 105/20)

Förordningen är som sådan tillämplig rätt i Finland. Under förhandlingarna samrådde kommunikationsministeriet intensivt med centrala intressentgrupper.

Riksdagen informerades om förslaget till förordning genom en U-skrivelse U 50/2021 rd.² Statsrådet stödde åtgärderna på EU-nivå för att öka användningen av förnybara flygbränslen och ansåg det vara viktigt att man som ett resultat av förhandlingarna om 55 %-paketet i sin helhet uppnår det klimatmål om minst 55 procent som uppställts för 2030, och att det också kan överskridas. Under rådets arbete och trepartsförhandlingarna strävade Finland efter att i enlighet med rådets syn främja ambitiösa nivåer på hållbara flygbränslen. Förhandlingarna resulterade inte i den ambitiösa nivå som Finland eftersträvar. Dessutom förespråkade Finland starkt en tillräckligt bred råvarubas som återspeglar Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor. Bortsett från vissa avgränsningar är det uppnådda resultatet förenligt med Finlands förhandlingsmål. Under förhandlingarna förespråkade Finland temporära befrielser för flygbolagens korta flygningar, och detta mål uppnåddes i förhandlingarna. Förordningen är till denna del förenlig med förhandlingsmålen, eftersom temporära befrielser uppnåddes både i fråga om mindre flygplatser och tankningskravet på korta flygningar.

Statsrådet ansåg att påföljdsavgifterna för försummelse av skyldigheterna i fråga om förnybara flygbränslen ska vara effektiva och verkningsfulla. Intäkterna från påföljdsavgifter bör främja flygtrafikens övergång till utsläppsnåla bränslen och drivkrafter. Vid överläggningarna var diskussionen om påföljdsavgifter utmanande och rådets rättstjänster gav ett yttrande i ärendet³, genom vilket det bekräftades att det i EU-lagstiftningen kan finnas ett i förordningen inbyggt system med påföljdsavgifter och att medlen styrs till ett visst objekt. Vid överläggningarna strävade Finland efter att nå en icke-bindande formulering om hur påföljdsavgifterna ska styras. Målen för förhandlingarna uppnåddes.

Infrastrukturförordningen

Kommissionen lade fram ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (COM (2021) 559 final) den 14 juli 2021. Innan förslaget lades fram hade kommissionen bedömt direktivets 2014/94/EU (*infrastrukturdirektivet*) genomslag och ansåg att direktivet som sådant inte längre lämpar sig som reglering som stöder att de ambitiösa klimatmålen nås och att det var motiverat att uppdatera lagstiftningen.⁴

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (*infrastrukturförordningen*) trädde i kraft den 13 oktober 2023 och tillämpningen inleddes den 13 april 2024. Bestämmelserna som gäller skyldigheter i fråga om elförsörjning till stillastående luftfartyg börjar tillämpas den 31 december 2024 och den 31 december 2029. Infrastrukturförordningen är som sådan tillämplig rätt i medlemsstaterna. Under förhandlingarna samrådde kommunikationsministeriet intensivt med centrala intressentgrupper.

² U 50/2021 vp,

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/U_50+2021.aspx

³ Rådets rättstjänst 8727/22

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

En U-skrivelse (U 53/2021 rd) om förslaget till förordning och Finlands ståndpunkt lämnades till riksdagen. U-skrivelsen har behandlats i de relevanta sektionerna i systemet för samordning av EU-ärenden innan den överlämnades till riksdagen. Därutöver gjorde Transport- och kommunikationsverket Traficom en nationell konsekvensbedömning av förslagets konsekvenser.

I U-skrivelse 53/2021 rd ansåg statsrådet att förslaget till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen är en nödvändig åtgärd för att främja infrastrukturen inom hela EU. Statsrådet anser att övergången ska genomföras socialt, ekonomiskt och ekologiskt på ett hållbart, effektivt och kostnadseffektivt sätt med beaktande av aspekter relaterade till förhindrande av förlusten av biologisk mångfald, digitalisering samt en rättvis övergång. Vid sidan av klimateffekterna anser statsrådet att det är viktigt att förslagen mångsidigt ska beakta effekterna för bland annat konkurrensen, statens totalinkomst och Finlands betalningar till EU.

Statsrådet anser att målsättningarna för distributionen av landström i förslaget är bra. Statsrådet anser i U-skrivelsen att det i fråga om flygtrafiken är viktigt att tillämpningsområdet för kraven inte utsträcks till att omfatta de allra minsta flygplatserna och att landström även i fortsättningen kan produceras med bland annat mobila elgeneratorer vid sidan av fasta enheter på remoteplatserna. Slutresultatet av förhandlingarna var förenligt med Finlands viktigaste mål.

1.2.2 Beredningen av propositionen

Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med arbets- och näringsministeriet samt Transport- och kommunikationsverket och Energimyndigheten. Beredningen inleddes hösten 2023. I samband med beredningen ordnades ett evenemang med de centrala intressegrupperna. Utkastet till proposition har varit på remiss mellan den 6 mars och den 3 april 2024.

Infrastrukturförordningen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket också till den del den kompletterar de krav som gäller flygtrafiken som framgår av infrastrukturförordningen. Under beredningen hördes centrala intressegrupper.

Beredningen inleddes hösten 2023 i samband med ett lagstiftningsprojekt (LVM034:00/2023) som gäller rapporteringskrav i fråga om vägtrafiken enligt infrastrukturförordningen samt allmänna rapporteringskrav, då behovet att reglera det nationella genomförandet av de krav som gäller landströmsförsörjning på flygplatser bedömdes. Enligt den syn som uppstod under beredningen bör det utfärdas nationella bestämmelser om kraven på landströmsförsörjning på flygplatser och det är mest ändamålsenligt att göra det genom ändringar i luftfartslagen (864/2014) som en del av det nu aktuella lagstiftningsprojektet som avses komplettera förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

Transport- och kommunikationsverket gjorde i samband med beredningen en bedömning av konsekvenserna av de krav som gäller lufttrafik enligt infrastrukturförordningen och av den nationella lagstiftning som kompletterar kraven. I promemorian bedömdes också konsekvenserna av utnyttjandet av det nationella handlingsutrymmet för små flygplatser.

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

2.1 Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport

Syftet med förordningen om hållbara bränslen för lufttransport är att minska koldioxidutsläppen från luftfarten i enlighet med Europeiska unionens klimatmål genom att fastställa harmoniserade regler för ibruktage och leverans av hållbara flygbränslen. Syftet med förordningen är att främja ett stegvist införande av hållbara flygbränslen inom luftfarten och att trygga jämlika verksamhetsförutsättningar på lufttransportmarknaden. Förordningen tillämpas på sådana luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsers ledningsenheter på dessa flygplatser samt på flygbränsleleverantörer som definieras i förordningen. Förordningen ska i regel tillämpas endast på kommersiella lufttransporter.

Förordningen är tillämplig på flygplatser där passagerartrafiken överstiger 800 000 passagerare per år eller godstrafiken överstiger 100 000 ton. Genom beslut av en medlemsstat eller på en flygplats egen begäran kan regleringen också tillämpas på flygplatser som inte omfattas av tillämpningsområdet.

Förordningen är tillämplig på luftfartygsoperatörer som utför minst 500 kommersiella flygtransporter per år för passagerare per år eller 52 kommersiella flygtransporter för fraktgodis som har avgått från unionsflygplatser. Dessutom kan andra fysiska eller juridiska personer begära att bestämmelserna ska tillämpas på dem.

I förordningen åläggs flygbränsleleverantörerna en skyldighet att det levererade flygbränslet ska innehålla minimiandelar av hållbart flygbränsle som anges i bilaga I till förordningen, inklusive en separat skyldighet för syntetiska elektrobränslen. Andelarna stiger gradvis från och med 2025 med fem års mellanrum fram till 2050. År 2025 ska det hållbara flygbränslet utgöra 2 procent, 6 procent år 2030, 20 procent år 2035, 34 procent år 2040, 42 procent år 2045 och 70 procent år 2050. För syntetiskt flygbränsle har det fastställts en separat skyldighet som ingår i hållbara flygbränslen och som förutsätter att en viss del av bränslet är syntetiskt flygbränsle.

Flexibilitetsmekanismen gör det möjligt att avvika från skyldigheten som gäller minimiandelar hållbart flygbränsle fram till utgången av 2034, så att flygbränsleleverantören kan tillhandahålla minimiandelar av flygbränsle som ett viktat medeltal av allt flygbränsle som leverantören levererat på unionsflygplatser.

Sådana hållbara flygbränslen som avses i förordningen är syntetiska flygbränslen, biodrivmedel för flyg samt återvunna kolbaserade flygbränslen. Definitionen av dem och den tillåtna råvarubasen har med vissa undantag kopplats till hållbarhetskriterierna i direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

Även om det huvudsakliga syftet med förordningen är att öka användningen av hållbara flygbränslen inom luftfarten, är syftet också att främja att alternativa bränslen inom luftfarten, el och vätgas, kommer ut på marknaden. Flygbränsleleverantörer kan uppfylla minimikraven för hållbara flygbränslen genom att leverera vätgas för luftfart. I förordningen föreskrivs dessutom om främjande av vätgas- och elförsörjning vid unionsflygplatser. Förordningen innehåller emellertid inga mål som är förpliktande för medlemsstaterna i fråga om vätgas eller el.

I förordningen föreskrivs det om luftfartygsoperatörernas skyldighet att på en viss unionsflygplats tanka minst 90 procent av det årliga flygbränslebehovet för flygningar från en viss unionsflygplats. Syftet med detta är att förhindra sådan tankning där luftfartygsoperatörer

tillför mer flygbränsle till ett flygplan på en flygplats än vad som är nödvändigt (ekonomitankning) för att helt eller delvis undvika tankning av bränsle på destinationsflygplatsen, där flygbränslet är dyrare. Ekonomitankning leder till högre bränsleförbrukning än vad som är nödvändigt, vilket leder till ökade utsläpp och försämrar en sund konkurrens på unionens luftfartsmarknad. Luftfartyg som avgår från flygplatser i EU bör tankas med den bränslemängd som krävs för flygning från en viss flygplats, med beaktande av att det är nödvändigt att följa reglerna om bränslesäkerhet. Temporära befrielser från tankningsskyldigheten kan beviljas på grund av flygplatsens operativa svårigheter.

Enligt förordningen ska unionsflygplatsens ledningsenheter vidta alla nödvändiga åtgärder för att göra det möjligt för luftfartygsoperatörerna att få tillgång till flygbränsle som innehåller minimiandelar av hållbara flygbränslen. Med en unionsflygplats ledningsenhet avses den enhet som, tillsammans med annan verksamhet eller självständigt, i kraft av nationella lagar och andra författningar eller avtal har i uppdrag att administrera och förvalta flygplatsens eller flygplatsnätets infrastrukturer och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av de olika aktörer som befinner sig på berörd flygplats eller inom berört flygplatsnät.

I förordningen om hållbara bränslen för lufttransport föreskrivs därutöver om rapporteringsskyldigheter för luftfartygsoperatörer och bränsleleverantörer.

Enligt förordningen om hållbara bränslen för lufttransport ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter som är ansvariga för att övervaka tillämpningen av förordningen och påförandet av påföljdsavgifter på luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsernas ledningsenheter och flygbränsleleverantörer.

De nationella behöriga myndigheterna samarbetar med kommissionen och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet. Byrån för luftfartssäkerhet ska till de behöriga myndigheterna översända sammanställda uppgifter för de luftfartygsoperatörer, de unionsflygplatser och deras respektive ledningsenheter och de flygbränsleleverantörer för vilka dessa myndigheter är behöriga.

Enligt förordningen åläggs medlemsstaterna att reglera om påföljder för överträdelse av bestämmelser som antagits med stöd av förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, och de ska särskilt beakta överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. Förordningen förutsätter att underlåtenhet att fullgöra skyldigheterna leder till en ekonomiska sanktioner, vars bestämningsgrunder framgår nedan. Förordningen förutsätter att medlemsstaterna säkerställer att luftfartygsoperatören, unionsflygplatsens ledningsenhet och flygbränsleleverantören åläggs böter (*fine*) för underlåtenhet att fullgöra vissa skyldigheter. I regeringspropositionen och lagarna används termen påföljdsavgift, med avvikelser från termen ”sanktionsavgift” som används i översättningen av förordningen. Det här valet förklaras nedan.

Enligt förordningen ska medlemsstaterna utfärda nationella bestämmelser om påförandet av påföljdsavgifter för luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsernas ledningsenheter och flygbränsleleverantörer. En luftfartygsoperatör ska påföras en påföljdsavgift om denne inte har iakttagit den tankningsskyldighet som anges i artikel 5. En unionsflygplats ledningsenhet ska påföras en påföljdsavgift om enheten inte vidtar nödvändiga åtgärder för att åtgärda bristen på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer till flygbränslen som innehåller minimiandelar av hållbara flygbränslen i enlighet med artikel 6.3 i den förordningen. Flygbränsleleverantörer bör påföras en påföljdsavgift om de inte uppfyller de skyldigheter som fastställs i förordningen i fråga om minimiandelar av hållbara flygbränslen och minimiandelar av syntetiska flygbränslen, lämnar vilseledande eller felaktig information eller om flygbränsleleverantören inte har försett

marknaden med den mängd flygbränsle som motsvarar underskottet under någon rapporteringsperiod (föregående år) utöver skyldigheten för den egentliga rapporteringsperioden.

På beloppet av påföljdsavgifterna för luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer tillämpas de beräkningsgrunder som anges i förordningen. Det är upp till medlemsstaterna att fastställa storleken på den påföljdsavgift som ska påföras unionsflygplatsens ledningsenhet.

Medlemsstaterna ska sträva efter att se till att intäkterna från påföljdsavgifter eller motsvarande penningvärde används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området för hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer som gör det möjligt att överbygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.

2.2 Infrastrukturförordningen

Syftet med infrastrukturförordningen är att skapa en omfattande och kompatibel distributionsinfrastruktur för alternativa drivmedel i unionen för i synnerhet vägfordon, tåg, fartyg och stillastående luftfartyg. Genom förordningen främjas i synnerhet antalet för allmänheten tillgängliga laddningsstationer och laddningsstationer för tankning av vätgas särskilt vid de viktigaste transportkorridorerna och vid knutpunkter för trafik inom hela Europeiska unionen. Samtidigt främjas EU:s mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030 och möjliggörs övergången till utsläppsfri transport.

I infrastrukturförordningen fastställs obligatoriska mål för ibruktagandet av infrastruktur för laddning och vätgastankning inom vägsektorn samt för ibruktagandet av landströmsförsörjning för kust- och inlandshamnar och stillastående luftfartyg på flygplatser. Syftet med de krav som gäller flygtrafik är att ersätta användningen av hjälpkraftaggregat när luftfartygen står stilla på flygplatserna. Målet är att minska utsläppen av föroreningar och buller från luftfartyg, förbättra luftkvaliteten på flygplatser och minska luftfartygens klimatförändringseffekter. Därför bör det inom all kommersiell flygtrafik finnas tillgång till extern elförsörjning när luftfartyg är parkerade på brygganslutna uppställningsplatser för luftfartyg eller på remoteplatser för luftfartyg i TEN-T-nätet som förtecknas i bilaga II till EU:s förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (*TEN-T-förordningen*).

Enligt artikel 12.1 i förordningen ska medlemsstaterna säkerställa att stillastående luftfartyg har möjlighet att använda landström när de är parkerade på brygganslutna uppställningsplatser på flygplatser i TEN-T-nätet senast 2025 och på remoteplatser för luftfartyg senast 2030. Medlemsstaterna ska därutöver senast den 1 januari 2030 genomföra nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den el som levereras med stöd av punkt 1 kommer från elnätet eller produceras på plats utan användning av fossila bränslen.

På små flygplatser står kanske investerings- och underhållskostnaderna för att förse remoteplatser för luftfartyg med el på dessa flygplatser inte nödvändigtvis i proportion till miljöfördelarna, särskilt i jämförelse med effektivare investeringar för att ta itu med flygplatsernas koldioxidutsläpp. Enligt artikel 12.2 i förordningen får medlemsstaterna undanta flygplatser i TEN-T-nätet som har haft färre än 10 000 kommersiella luftfartygsrörelser per år, i genomsnitt under de senaste tre åren, från skyldigheten att leverera el till stillastående luftfartyg vid alla remoteplatser för luftfartyg.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport

I Finland finns ingen nationell reglering som motsvarar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Förordningens regleringsobjekt är nytt också i Europeiska unionens sammanhang. Hittills har utsläppen från luftfarten reglerats på EU-nivå genom utsläppshandelsdirektivet (och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av direktivet) och Corsia-systemet. Corsia är ett kompensationsystem för utsläpp inom den internationella luftfarten med hjälp av vilket man strävar efter en koldioxidneutral tillväxt inom den internationella flygtrafiken från och med 2020. Inom ramen för Corsia-systemet kompenserar luftfartygsoperatörerna tillväxten av utsläppen från internationell luftfart genom att på koldioxidmarknaden köpa godkända utsläppsrätter som huvudsakligen härstammar från utsläppsminskingsprojekt inom andra sektorer.

Reglerna för handeln med utsläppsrätter inom luftfarten är i stor utsträckning harmoniserade på unionsnivå. Nationella bestämmelser om handeln med utsläppsrätter för luftfart finns i lagen om utsläppshandel (1270/2023) och före 2024 i lagen om handel med utsläppsrätter för luftfart (34/2010). Corsia-systemet verkställs inom Europeiska unionen genom utsläppshandelsdirektivet. På nationell nivå finns det därutöver bestämmelser som har vissa beröringspunkter med bestämmelserna i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Luftfartslagen är en allmän lag som ska iakttas vid luftfart inom finskt territorium. Luftfartslagen innehåller omfattande bestämmelser om luftfartens olika delområden, såsom flygverksamhet, luftfartyg, flygplatser och lufrumsplanering samt myndighetsuppgifter och påföljder i anslutning därtill. I enlighet med 3 § i luftfartslagen är Transport- och kommunikationsverket behörig luftfartsmyndighet i frågor som gäller luftfart.

Enligt lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007, *lagen om distributionsskyldighet*) är syftet att främja användningen av förnybara drivmedel, för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken. I lagen föreskrivs det särskilt om distributionsskyldigheten, enligt vilken drivmedelsdistributörer är skyldiga att årligen leverera en viss minimiandel av förnybara bränslen till konsumtion. I lagen föreskrivs det också om myndighetsuppgifter och påföljdssystem. Den behöriga myndigheten i lagen om distributionsskyldighet är Energimyndigheten.

I lagen om verkställighet av böter (672/2002) föreskrivs om verkställighet av böter och flera andra offentliga fordringar.

3.2 Infrastrukturförordningen

3.2.1 Nuläget i lagstiftningen

Tillhandahållande av landström till stillastående luftfartyg är inte obligatoriskt enligt gällande nationell lagstiftning, EU-lagstiftning eller internationell lagstiftning. I Finland har föregångaren till infrastrukturförordningen, EU:s infrastrukturendirektiv, verkställts genom lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017).

Enligt artikel 12 i infrastrukturförordningen åläggs medlemsstaterna att säkerställa elförsörjningen till stillastående luftfartyg på alla flygplatser inom TEN-T-nätet. Detta förutsätter preciserande nationella bestämmelser om vem som ser till att skyldigheten enligt förordningen uppfylls på flygplatsen. Enligt denna proposition föreslås att flygplatsoperatörerna

ansvarar för elförsörjningen till stillastående luftfartyg i enlighet med artikel 12 i infrastrukturförordningen.

Därutöver föreslås att det nationella handlingsutrymme som artikel 12.2 medger för små flygplatser utnyttjas, nämligen att sådana flygplatser inom TEN-T-nätet som har haft färre än 10 000 kommersiella luftfartygsrörelser per år, i genomsnitt under de tre senaste åren, befrias från skyldigheten enligt artikel 12.1 b. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket blir behörig myndighet. Enligt propositionen lämpar sig luftfartslagens nuvarande påföljdssystem för försummelse av skyldigheterna enligt infrastrukturförordningen och den föreslagna lagen.

Genom luftfartslagen regleras luftfarten i Finland och på finländska luftfartyg utanför Finland. I lagen föreskrivs det bland annat om säkerhets- och behörighetskrav som gäller luftfartyg och deras personal samt den markpersonal som betjänar luftfarten, om tillstånd och register för luftfart, marktjänster på flygplatser, flygplatser och markutrustning samt påföljdspraxis. Enligt 3 § i luftfartslagen är Transport- och kommunikationsverket behörig luftfartsmyndighet i Finland. I 8 kap. i luftfartslagen föreskrivs det om marktjänster på flygplatser.

I 14 kap. i luftfartslagen finns bestämmelser om de åtgärder som Transport- och kommunikationsverket ska vidta, om det finns behov av att ingripa i ett tillstånd eller godkännande som beviljats en person eller organisation antingen på grund av överträdelse eller på grund av att innehavaren av tillståndet eller godkännandet inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillstånd.

Infrastrukturförordningen förutsätter inga nationella bestämmelser om påföljder för försummelse av de skyldigheter som åläggs med stöd av den, men för att säkerställa ett effektivt nationellt genomförande av förordningen och för att principen om lojalt samarbete ska uppfyllas är det nödvändigt att följa upp de administrativa påföljder genom vilka rättsläget kan ändras så att det blir lagenligt. Enligt propositionen förutsätter detta emellertid inga ändringar i den gällande luftfartslagen, eftersom det i 14 kap. i luftfartslagen föreskrivs om administrativa påföljder som gäller tillstånd, anmälningar och godkännanden och bestämmelserna i kapitlet i fråga vid behov delvis också blir tillämpliga på försummelse av skyldigheterna att tillhandahålla landström enligt artikel 12 i infrastrukturförordningen.

I 146 § i gällande luftfartslag definieras de organisationer till vilka de åtgärder som avses i 147–149 § i luftfartslagen kan riktas. Transport- och kommunikationsverket kan i enlighet med 146 § 1 mom. 8 punkten vid behov vidta åtgärder som avses i 147–149 §, om det är fråga om en flygplatsoperatör.

Av 147 § 1 mom. i luftfartslagen framgår att om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation eller den som bedriver anmälningspliktig verksamhet inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt luftfartslagen eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser, kan den som bedriver verksamhet likaså ges en anmärkning eller varning. Enligt regeringens proposition till riksdagen med förslag till luftfartslag och lag om ändring av 14 § i sjöräddningslagen (RP 79/2014 rd) bestäms det i 147 § 1 mom. om påföljderna för en organisation vid sådana lindriga förseelser beträffande villkoren för godkännande eller bestämmelserna om verksamheten som inte leder till att tillståndet eller godkännandet ändras, begränsas eller återkallas. Det föreslås att till innehavare av ett sådant tillstånd eller godkännande kan ges en anmärkning eller varning. I 147 § 2 mom. i gällande luftfartslag föreskrivs det om förhållandet mellan anmärkning och varning.

Av 148 § i luftfartslagen framgår att Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt luftfartslagen som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser i enlighet med 148 § 1 mom. 2-4 punkten, om förutsättningar för beviljande av tillståndet inte längre finns och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid, tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iakttä tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser, eller tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra föreskrifter som gäller verksamheten.

I enlighet med 148 § 3 mom. 3–4 punkten kan Transport- och kommunikationsverket därutöver tills vidare eller för viss tid förbjuda en verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd men för vilken en anmälan måste göras och verksamhetsutövaren i väsentlig grad låter bli att iakttä de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser eller verksamhetsutövaren trots anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser.

Enligt 151 § i luftfartslagen kan Transport- och kommunikationsverket förena ett åläggande eller förbud som det har meddelat med stöd av denna lag eller en förordning av Europeiska unionen med vite eller hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

Av 181 § 1 mom. i luftfartslagen framgår att beslut som gäller återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet samt ålägganden och förbud som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av Europeiska unionens förordningar får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

Bestämmelser om myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner finns i 153 § i luftfartslagen. Av 153 § 1 mom. 4 punkten framgår att de som bedriver luftfartsverksamhet, till den del de förfogar över eller har tillgång till informationen, på begäran av Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna för tillsynen över luftfartsverksamheten eller undersökning av undantagssituationer inom luftfarten ska lämna verket uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar. Enligt 153 § 4 mom. har Transport- och kommunikationsverket rätt att för utförandet av de uppgifter som avses i luftfartslagen och för tillsynen över efterlevnaden av lagen och Europeiska unionens förordningar 1) få tillträde till luftfartyg och andra platser där luftfartsverksamhet bedrivs, dock inte till utrymmen som används för boende av permanent natur, och 2) även i övrigt granska verksamheten hos dem som bedriver luftfartsverksamhet.

Flygplatsoperatören ska ha ett tillstånd och ett intyg över godkännande som beviljats av Transport- och kommunikationsverket, vilket innebär att bestämmelserna om administrativa påföljder samt ändringssökande och tillsyn i 14 kap. i gällande lag är tillämpliga när en flygplatsoperatör som är skyldig att säkerställa extern eltillförsel bryter mot sin skyldighet.

3.2.2 Nuläget i praktiken

I Finland finns två flygplatser i TEN-T:s stamnät (Helsingfors-Vanda och Åbo) och 18 flygplatser i TEN-T:s övergripande nät (Enontekis, Ivalo, Joensuu, Jyväskylä, Kajana, Kemi, Kittilä, Karleby-Jakobstad, Kuopio, Kuusamo, Villmanstrand, Mariehamn, Uleåborg, Björneborg, Rovaniemi, Nyslott, Tammerfors och Vasa) således sammanlagt 20 flygplatser i TEN-T-nätet. Med undantag för de kommunalt ägda flygplatserna Enontekis och Villmanstrand

ägs och drivs alla flygplatser av Finavia Abp som ägs av finska staten. I Finland finns det också flygplatser utanför TEN-T-nätet på vilka infrastrukturförordningen inte tillämpas.

Således gäller kraven på elförsörjning enligt artikel 12.1 i infrastrukturförordningen i Finland i regel sammanlagt 20 flygplatser, av vilka 19 är belägna på fastlandet. Det krav som gäller Mariehamns flygplats hör med stöd av 18 § 10 punkten i självstyrelselagen (1144/1991) till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Brygganslutna uppställningsplatser

Av flygplatserna i TEN-T-nätet på fastlandet finns det passagerarbryggor endast på flygplatserna Helsingfors-Vanda, Uleåborg och Rovaniemi. På dessa tre flygplatser har de brygganslutna uppställningsplatserna integrerade system för landström, så att de tillhandahåller landström direkt från elnätet, och därmed uppfylls skyldigheten enligt artikel 12.1 a i infrastrukturförordningen i nuläget. På de flygplatser som Finavia driver svarar Finavia för försörjningssystemen för elenergi på de brygganslutna uppställningsplatserna och underhållet av dem och marktjänstbolaget svarar för att elförsörjningen kopplas till stillastående luftfartyg.

På Villmanstrands flygplats som ägs av Villmanstrands stad finns inga brygganslutna uppställningsplatser. Det finns inte heller någon passagerarbrygga på Enontekis flygplats som drivs av Enontekis kommun.

Remoteplatser

Det finns remoteplatser för flygplan utan passagerarbryggor på alla flygplatser som hör till TEN-T-nätet på fastlandet. Dessa remoteplatser har ingen fast landströmsförsörjning, utan elektriciteten tillhandahålls med mobila landströmsaggregat. Dessa aggregat har antingen ett dieselaggregat som producerar ström eller en flexibel kabel som kopplas till flygplatsens elnät. På Finavias flygplatser finns det i normala fall tillräckligt med mobila landströmsaggregat som är anslutna till nätström för uppskattningsvis 80–90 procent av remoteplatserna. Dessutom finns det dieselgeneratorer tillgängliga för cirka 50 procent av remoteplatserna. De mobila aggregaten ägs oftast av ett marktjänstföretag, i vissa fall också av flygplatsoperatören.

I det nationella distributionsinfrastrukturprogrammet (2017) har det bedömts att det inte finns ekonomiska grunder för att installera fasta system för landström på de allra minsta flygplatserna.

På alla flygplatser i Norra Finland som drivs av Finavia (Ivalo, Kittilä, Rovaniemi, Kuusamo) används i nuläget icke-fossila, förnybara bränslen i dieselgeneratorer. Också på Finavias andra flygplatser kommer man i fråga om dieselgeneratorer att övergå till icke-fossila bränslen före 2025. På Helsingfors-Vanda flygplats blev icke-fossila bränslen tillgängliga vid ingången av 2024. På Finavias flygplatser används luftfartygets egna hjälpkraftaggregat särskilt under högsäsong och rusningstoppar, eftersom det inte finns tillräckligt med mobila elförsörjningsaggregat för alla flygplan eller när det på grund av kylan är nödvändigt att hjälpkraftaggregat används för att upprätthålla flygplanets funktionsduglighet. För närvarande räcker således den externa elförsörjningen inte till för alla stillastående luftfartyg vid alla tidpunkter på Finavias flygplatser.

På Villmanstrands flygplats används ett mobilt kraftaggregat som använder icke-fossila bränslen. På Villmanstrands flygplats finns dessutom kraftströmsskåp för elförsörjning för småflygplan. På remoteplatserna använder flygplanen vid behov sitt eget hjälpkraftaggregat

eller beställer ett markaggregat. Det är inte känt om den externa elförsörjningen på Villmanstrands flygplats räcker till för alla stillastående luftfartyg i varje situation.

På Enontekis flygplats används fyra remoteplatser. På Enontekis flygplats används två dieseldrivna generatorer, av vilka den ena ägs av flygplatsoperatören och den andra av marktjänstföretaget. På Enontekis flygplats använder flygplanen på vintern systematiskt sitt eget hjälpkraftaggregat för att förhindra frysning till följd av mycket låga temperaturer. På flygplatsen finns utöver elförsörjningsgeneratorn tillgängligt ett förbränningsmotor drivet värmeaggregat.

Skyldigheten enligt artikel 12.1 b i infrastrukturförordningen uppfylls inte för närvarande på alla flygplatser i TEN-T-nätet på fastlandet i alla situationer, såsom i rusningssituationer och i mycket kallt väder. Enligt Finavia räcker elförsörjningen på flygplatserna i Lappland inte till för alla stillastående luftfartyg under högsäsong, eftersom det inte finns plats för alla luftfartyg på stationsplattan. På de flesta flygplatser uppfylls skyldigheten emellertid redan för närvarande i situationer med normal drift, och planerna på att öka användningen av fossilfritt bränsle i diesलगeneratorer stärker detta.

Genomsnittligt antal kommersiella luftfartygsrörelser

Den största trafikvolymen av flygplatserna på fastlandet i det finländska TEN-T-nätet har Helsingfors-Vanda flygplats, där medelvärdet av de kommersiella luftfartygsrörelserna 2017–2019 var cirka 180 000. De följande största genomsnittliga antalen kommersiella luftfartygsrörelser under 2017–2019 hade Uleåborgs flygplats, cirka 9 500, och Åbo flygplats, cirka 8 000. På övriga flygplatser på fastlandet låg det genomsnittliga antalet kommersiella luftfartygsrörelser under 6 000 åren 2017–2019. Som jämförelsetidpunkt valdes åren 2017–2019, eftersom antalet kommersiella luftfartygsrörelser minskade betydligt åren 2020–2022 jämfört med det förväntade antalet.

Enligt Eurocontrols prognos skulle Uleåborgs flygplats utöver Helsingfors-Vanda flygplats kunna överstiga 10 000 kommersiella luftfartygsrörelser 2029. Antalet luftfartygsrörelser på Åbo flygplats skulle också kunna öka till närmare 10 000.⁵ Enligt Finavias bedömning skulle också Rovaniemi flygplats kunna överskrida 10 000 kommersiella luftfartygsrörelser 2030. Ökningen i Rovaniemi beror på den tilltagande semestertrafiken som koncentreras till vintern.

I nuläget överskrider således endast Helsingfors-Vanda flygplats den gräns på 10 000 luftfartygsrörelser som avses i artikel 12.2 i infrastrukturförordningen. Antalet luftfartygsrörelser på flygplatserna i Uleåborg och Åbo närmar sig gränsen. Genom att det nationella handlingsutrymme som förordningen möjliggör utnyttjas befrias således största delen av flygplatserna i Finlands TEN-T-nät från skyldigheten att tillhandahålla extern elförsörjning till stillastående luftfartyg.

⁵ EUROCONTROL Forecast Update 2023-2029, EUROCONTROL 7-YEAR FORECAST 2023-2029: Detailed Forecasts, 2023, fliken IFR Movements; <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2023-2029>

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att luftfartslagen, lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport och lagen om verkställighet av böter ändras. Genom lagändringarna föreslås att den nationella reglering som kompletterar de skyldigheter som gäller lufttransport enligt förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och infrastrukturförordningen genomförs.

I propositionen föreslås ändringar i gällande luftfartslag, lag om distributionsskyldighet och lag om verkställighet av böter. Det föreslås att till luftfartslagen fogas bestämmelser om utseende av behörig myndighet, myndighetsuppgifter och påföljdssystem som förutsätts i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport till den del det är fråga om sådana rättigheter och skyldigheter som gäller luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter som avses i förordningen. Enligt förslaget ska som tillsynsmyndighet utses Transport- och kommunikationsverket som även enligt gällande luftfartslag är nationell luftfartsmyndighet till den del det är fråga om sådana rättigheter och skyldigheter som gäller luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter som avses i förordningen.

Enligt förslaget ska flygplatsoperatörerna ansvara för elförsörjningen till stillastående luftfartyg i enlighet med artikel 12 i infrastrukturförordningen. El ska levereras till alla brygganslutna uppställningsplatser och remoteplatser på de flygplatser som nämns i bilaga II till TEN-T-förordningen. I propositionen föreslås det också att Finland utnyttjar det nationella handlingsutrymme som avses i artikel 12.2 i förordningen och att el således inte behöver levereras om det är fråga om en remoteplats på en sådan flygplats som nämns i bilaga II till TEN-T-förordningen och som har haft färre än 10 000 kommersiella luftfartygsrörelser per år, i genomsnitt under de tre senaste åren. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket blir behörig myndighet.

Det föreslås att det till lagen om distributionsskyldighet fogas bestämmelser som förutsätts enligt förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och som gäller utseende av behörig myndighet, myndighetsuppgifter och påföljdssystem till den del det är fråga om rättigheter och skyldigheter för flygbränsleleverantörer som avses i förordningen. Det föreslås att Energimyndigheten utses till tillsynsmyndighet då det är fråga om rättigheter och skyldigheter för flygbränsleleverantörer som avses i förordningen. Det föreslås att flygbränsleleverantör dessutom definieras i lagen om distributionsskyldighet.

Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport förutsätter att medlemsstaterna säkerställer att det på nationell nivå finns den rättsliga och administrativa ram som behövs för att skyldigheterna kan fullgöras och påföljdsavgifter tas ut.

Ändringar i luftfartslagen

I propositionen föreslås att Transport- och kommunikationsverket utses till behörig myndighet enligt luftfartslagen i ärenden som gäller luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter. I luftfartslagen föreslås det bestämmelser om att Transport- och kommunikationsverket ska behandla vissa begäranden och anmälningar samt utreda i förordningen avsedda anmälningar från luftfartygsoperatörer och påföra påföljdsavgifter. I luftfartslagen föreslås att bestämmelserna om det påföljdssystem som krävs enligt förordningen i fråga om luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter ska genomföras. I

luftfartslagen föreslås bestämmelser om påföljdsavgifter och påförande av påföljdsavgifter, grunder för fastställande av påföljdsavgifternas storlek, verkställighet och rapporter om intäkter från påföljdsavgifter.

Därutöver uppdateras bestämmelsen om myndighetens rätt att få information så att den motsvarar det ökade behovet av sådan information som grundar sig på EU-lagstiftning och som behövs i myndighetsuppgifter.

Ändringar i lagen om distributionsskyldighet

I propositionen föreslås det att Energimyndigheten utses till behörig myndighet enligt lagen om distributionsskyldighet i ärenden som gäller flygbränsleleverantörer. Det föreslås att syftet med och tillämpningsområdet för lagen om distributionsskyldighet ändras så att den kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport till den del det är fråga om myndighetsuppgifter i anslutning till flygbränsleleverantörernas rättigheter och skyldigheter.

I lagen om distributionsskyldighet ska flygbränsleleverantör definieras och nationell reglering om det påföljdssystem som förordningen förutsätter genomföras i fråga om påföljdsavgifter för flygbränsleleverantörer. I lagen om distributionsskyldighet föreslås bestämmelser om påföljdsavgifter, påförande av påföljdsavgifter, grunder för fastställande av påföljdsavgifternas storlek och verkställighet. I lagen om distributionsskyldighet föreslås därutöver bestämmelser om att Energimyndigheten ska säkerställa att flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott när det gäller leveranser av minimiandelar av hållbara flygbränslen ska förse marknaden med de mängder av respektive flygbränsle som motsvarar underskottet under påföljande rapporteringsperiod, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden. I lagen föreslås därutöver bestämmelser om att Energimyndigheten ska behandla begäranden som gäller behörig myndighet. Bestämmelsen om ändringssökande i lagen om distributionsskyldighet ska ändras så att de påföljdsavgifter som påförs flygbränsleleverantörer kommer att omfattas av bestämmelsen.

Ändringar i lagen om verkställighet av böter

Enligt förordningen om hållbara bränslen för lufttransport förutsätts att medlemsstaterna säkerställer att det på nationell nivå finns en rättslig och administrativ ram som behövs för att skyldigheterna kan fullgöras och påföljdsavgifter tas ut. En förutsättning för att påföljdsavgifter enligt förordningen ska kunna verkställas är att lagen om verkställighet av böter ändras så att ovan nämnda påföljdsavgifter omfattas av lagens tillämpningsområde. Påföljdsavgifter enligt förordningen ska således verkställas i enlighet med lagen om verkställighet av böter.

Därutöver ska de nuvarande påföljdsavgifterna och felavgifterna enligt lagen om distributionsskyldighet omfattas av lagens tillämpningsområde. Ovan nämnda påföljdsavgifter och felavgifter ska således verkställas på det sätt som föreskrivs i lagen om verkställighet av böter.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Nationell reglering som kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport

Konsekvensbedömningarna i detta underavsnitt gäller nationell reglering som kompletterar och preciserar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Konsekvenserna av aktörernas

skyldigheter som framgår av förordningen bedöms inte i detta sammanhang, eftersom förordningen är direkt tillämplig rätt.

Ekonomiska konsekvenser

De bestämmelser som kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport har inga konsekvenser för hushållen eller företagen. Genom nationell reglering säkerställs att förordningen genomförs effektivt i Finland.

Konsekvenser för miljön och klimatet

De bestämmelser som kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport har inga konsekvenser för miljön eller klimatet. Genom nationell reglering säkerställs att förordningen genomförs effektivt i Finland.

Konsekvenser för den militära luftfarten

Propositionen bedöms inte ha några konsekvenser för den militära luftfarten, eftersom förordningen om hållbara bränslen för lufttransport inte tillämpas på militära luftfartyg.

Konsekvenser för myndigheterna

Det nationella genomförandet av förordningen om hållbara bränslen för lufttransport kommer att öka uppgifterna för såväl Transport- och kommunikationsverket som Energimyndigheten. Transport- och kommunikationsverket föreslås bli tillsynsmyndighet i ärenden som gäller rättigheter och skyldigheter för luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsens ledningsenheter. Energimyndigheten föreslås bli den i förordningen avsedda behöriga myndighet när det är fråga om tillsyn över de skyldigheter som gäller flygbränsleleverantörer.

De myndighetsförpliktelser som ingår i förordningen medför administrativa uppgifter och kostnader för Transport- och kommunikationsverket, vilka påverkar verkets arbetsmängd och möjligheter att agera inom ramen för sina resurser och sköta de uppgifter som anvisats verket. Förordningens konsekvenser har således bedömts i förhållande till de föreslagna myndighetsuppgifterna, nya förfaranden, verksamhetsprocesser som ska utvecklas samt behörighetsförhållanden. Om Finland beslutar att utvidga förordningens tillämpningsområde, kommer det att påverka den uppskattade arbetsmängden. Den viktigaste frågan är om Finavia Abp kommer att rapportera centraliserat eller per flygplats. Dessutom kan arbetsmängden öka när det är fråga om tolkning av genomförandet av skyldigheterna. En utvidgning av tillämpningsområdet kommer således i viss mån att öka arbetet för myndigheterna.

Det uppskattade permanenta behovet av tilläggsresurser för att säkerställa att förordningen genomförs och efterlevs effektivt är ett (1) årsverke (specialsakkunnig) från och med 2024. Unionsdatabasen och befintliga processer kan eventuellt utnyttjas för uppgiften. Informationssystemets användning, omfattning och lämplighet vid det nationella genomförandet kräver ytterligare utredning och det är möjligt att detta kommer att medföra informationssystemskostnader. Sådana eventuella investeringskostnader bedöms inte överstiga 120 000 euro. Om det inte finns tillgång till något system på EU-nivå, måste man bereda sig på större investerings- och driftskostnader i fråga om det egna nationella informationssystemet. Transport- och kommunikationsverkets resursbehov kommer att täckas genom omfördelning av befintliga anslag och prioritering av uppgifter.

Regeringens proposition påverkar Energimyndighetens uppgifter. Energimyndigheten bedömer att behovet av tilläggsresurser för de nya uppgifter som följer av ändringen av lagen om distributionsskyldighet är 0,5–1 årsverke. De nya uppgifterna avviker inte i någon större utsträckning från uppgifterna enligt gällande lag om distributionsskyldighet i fråga om beräkningen av fullgörandet av distributionsskyldigheten samt behandlingen och rapporteringen av anmälningar i anslutning till distributionsskyldigheten. Unionsdatabasen för biodrivmedel UDB orsakar osäkerhet i bedömningen, eftersom Energimyndigheten endast har liten erfarenhet av användningen av systemet. Om uppgifterna i anslutning till Finlands nationella hållbarhetssystem och de uppgifter som hänför sig till bränsleleverantörernas årliga rapportering i UDB visar sig vara arbetskrävande, är bedömningen närmare ett (1) årsverke. Hittills har det varit mycket arbetskrävande och besvärligt att införa systemet.

Bränsleleverantörerna ska påvisa hållbarheten hos flygbränslet, och för detta behöver de antingen ett nationellt hållbarhetssystem som Energimyndigheten har godkänt eller ett frivilligt system som EU har godkänt. Om alla fem bränsleleverantörer ansöker om ett hållbarhetssystem hos Energimyndigheten, behövs utöver 0,5–1 årsverke dessutom 0,6 årsverken av engångsnatur för behandlingen av ansökningar om godkännande. Man kommer sannolikt att ansöka om tilläggsresurser för kommande uppgifter senare tillsammans med andra uppgifter som hänför sig till hållbarhetshelheten.

Det föreslås att verkställigheten av påföljdsavgifter och felavgifter som ska påföras med stöd av lagen om distributionsskyldighet överförs till Rättsregistercentralen.

Antalet flygbränsleleverantörer baserar sig på kommunikationsministeriets bedömning av de nuvarande aktörerna.

Rättsregistercentralen föreslås sörja för verkställigheten av beslut om påföljdsavgifter för flygbränsleleverantörer, luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter. Eftersom det inte finns många aktörer i Finland medför verkställigheten av påföljdsavgifterna extra arbete i liten utsträckning för Rättsregistercentralen. Eftersom det årligen uppkommer motsvarande påföljdsavgifter till små belopp inom olika förvaltningsområden, syns deras sammanlagda konsekvenser och den ökade totala arbetsmängden med fördröjning i Rättsregistercentralens arbetsmängd, och ett eventuellt behov av tilläggsresurser kommer att preciseras först senare. Verksamheten av påföljdsavgifter inom olika förvaltningsområden är en permanent uppgift och Rättsregistercentralens behov av tilläggsanslag för att täcka det extra arbete som påföljdsavgifterna medför behandlas i de årliga ram- och budgetförfarandena.

Därutöver ska Rättsregistercentralen svara för verkställigheten av de nuvarande påföljdsavgifterna och felavgifterna enligt lagen om distributionsskyldighet. Med stöd av lagen om distributionsskyldighet har det tills vidare utfärdats väldigt få ovan nämnda felavgifter och påföljdsavgifter.

Konsekvenser för statsfinanserna

Transport- och kommunikationsverkets omkostnader har budgeterats under moment 31.01.02. i statsbudgeten. Transport- och kommunikationsverket bedömer att de myndighetsuppgifter som följer av förordningen om hållbara bränslen för lufttransport kommer att kräva ett (1) årsverke. Det här förutsätter ett anslag på 130 000 euro till verket. Därutöver förutsätter de nya uppgifterna informationssystemskostnader på högst 120 000 euro. Transport- och kommunikationsverkets resursbehov kommer att täckas genom omfördelning av befintliga

anslag och prioritering av uppgifter. Propositionen har således inga konsekvenser för statsfinanserna..

Energimyndighetens omkostnader har budgeterats under moment 32.01.09. i statsbudgeten. Energimyndigheten bedömer att man för de myndighetsuppgifter som följer av förordningen om hållbara bränslen för lufttransport behöver reservera ca 0,5–1 årsverke samt en engångspost på 0,6 årsverken. Detta innebär ett anslag på 40 000–80 000 euro samt en engångspost på 48 000 euro. Man kommer sannolikt att ansöka om tilläggsresurser för kommande uppgifter senare tillsammans med andra uppgifter som hänför sig till hållbarhetshelheten.

Avsikten är att lagändringarna i denna regeringsproposition på grund av EU-lagstiftningen ska träda i kraft senast den 1 oktober 2024, vilket innebär att denna regeringsproposition inte kan behandlas i samband med budgetpropositionen för 2025 eller senare tilläggsbudgetpropositioner.

Enligt förordningen om hållbara bränslen för lufttransport förutsätts det att medlemsstaterna strävar efter att säkerställa att intäkterna från påföljdsavgifter eller motsvarande penningvärde används på det sätt som föreskrivs i förordningen.

4.2.2 Konsekvenser av de förslag som gäller elförsörjning till stillastående luftfartyg

Ekonomiska konsekvenser

Skyldigheten enligt det föreslagna 93 § 1 mom. för flygplatsoperatörer inom TEN-T-nätet att svara för att det på flygplatserna säkerställs elförsörjning till stillastående luftfartyg i enlighet med artikel 12 i infrastrukturförordningen medför som helhet inga betydande merkostnader för flygplatsoperatörerna eller indirekt för andra aktörer inom luftfartsbranschen.

Alla de nuvarande brygganslutna uppställningsplatserna på flygplatserna i TEN-T-nätet i Finland har redan extern elförsörjning som kan anslutas till elnätet och som uppfyller skyldigheten enligt artikel 12.1 i infrastrukturförordningen.

Genom det föreslagna 93 § 2 mom. börjar man utnyttja det nationella handlingsutrymme som artikel 12.2 i förordningen medger så, att små flygplatser i TEN-T-nätet befrias från skyldigheten enligt artikel 12.1 b i infrastrukturförordningen att tillhandahålla elförsörjning på *remoteplatser* för luftfartyg. I nuläget överskrider endast Helsingfors-Vanda flygplats den gräns på 10 000 luftfartygsrörelser som avses i artikel 12.2 i förordningen. Eventuella tilläggsinvesteringar kommer således endast att rikta sig till Finavia i egenskap av flygplatsoperatör för Helsingfors-Vanda flygplats och inte till kommunala flygplatsbolag.

Konsekvenser för miljön och klimatet

Det förslag som ingår i regeringens proposition (93 § 1 mom.) att ålägga flygplatsoperatören att säkerställa elförsörjningen till stillastående luftfartyg i enlighet med artikel 12 i infrastrukturförordningen har inga direkta konsekvenser för miljön och klimatet. Förslaget effektiviserar emellertid det nationella genomförandet av infrastrukturförordningen och därmed också de positiva konsekvenser för miljön och klimatet som förordningen bedöms ge upphov till.

Förslaget att befria små flygplatser från skyldigheten att tillhandahålla landström på *remoteplatser* för luftfartyg (93 § 2 mom.) har inte heller några betydande konsekvenser för

miljön och klimatet, eftersom användningen av hjälpkraftaggregat för flygplan endast bedöms förorsaka en liten del av luftfartens sammanlagda konsekvenser för miljön och klimatet.

Med hjälpkraftaggregat i luftfartyg kan man producera den el som luftfartygets system behöver när flygplansmotorerna inte är i funktion, till exempel under markdrift. Tack vare den externa elförsörjningen kan man minska användningen av hjälpkraftaggregat för stillastående luftfartyg. Hjälpkraftaggregaten i flygplan använder i allmänhet fossilt bränsle, fotogen, som orsakar växthusgasutsläpp och lokala utsläpp som påverkar luftkvaliteten på flygplatsen samt buller. Om den el som tillhandahålls på brygganslutna uppställningsplatser eller remoteplatser kommer direkt från elnätet, minskar de ovannämnda negativa konsekvenserna för miljön och klimatet. Om den el som tillhandahålls på remoteplatserna däremot produceras med hjälp av landströmsaggregat som använder icke-fossila bränslen, uppstår det ytterligare lokala utsläpp som påverkar luftkvaliteten och buller, men användningen av fossila energikällor minskar emellertid och därmed även växthusgasutsläppen.

Hjälpkraftaggregaten står emellertid endast för en liten del av de totala koldioxidutsläppen från flygtrafiken. Hjälpkraftaggregatens bränsleförbrukning har beräknats utgöra cirka 1 procent av den totala bränsleförbrukningen inom flygtrafiken beroende på flygplansmodell. Användningen av hjälpkraftaggregat anses inte heller ha någon betydande inverkan på flygplanens totala koldioxidutsläpp. Enligt kommissionens konsekvensbedömning var andelen globalt cirka 1 procent 2018. Strömkällan är av stor betydelse när det gäller att uppnå utsläppsminskningar. Enligt Finavias bedömning uppgick koldioxidutsläppen från hjälpkraftaggregat på alla dess flygplatser till cirka 18 000 ton 2022. Av detta utgör utsläppen från flygplatserna i Helsingfors-Vanda, Uleåborg och Rovaniemi 16 600 ton. I Finland utgör det här cirka 1 procent av koldioxidutsläppen från flygfotogen, nämligen fotogen, som sålts för utrikestrafik eller 15 procent av koldioxidutsläppen från inrikes flygtrafiken 2022.

Den externa elförsörjningen från elnätet minskar avsevärt lokala utsläpp som påverkar luftkvaliteten och minskar på så vis också de skadliga hälsoeffekter som utsläppen orsakar på flygplatsen. Utsläppen av kolväte, kolmonoxid, kväveoxid och partikelutsläpp från såväl hjälpkraftaggregat som dieselgeneratorer närmar sig nivåerna för utsläpp från fordon med höga utsläpp. Många små flygplatser är emellertid belägna i glesbygden, och en omfattande exponering för lokala utsläpp och buller från hjälpkraftaggregat och dieselgeneratorer begränsas ofta till flygplatsområdet.

Extern elförsörjning från elnätet i stället för användning av hjälpkraftaggregat eller dieselgeneratorer minskar också bullernivåerna på flygplatserna åtminstone i närheten av flygplan. När man undersöker ljudnivån från hjälpkraftaggregat på flygplatsen som en del av den totala ljudnivån, är hjälpkraftaggregatens inverkan på ljudnivån på flygplatsen emellertid liten.

Med stöd av vad som anförts ovan har den i det föreslagna 93 § 2 mom. avsedda befrielsen för små flygplatser från skyldigheten att säkerställa elförsörjning till stillastående luftfartyg vid alla remoteplatser på det hela taget endast obetydliga konsekvenser för miljön och klimatet.

Konsekvenser för den militära luftfarten

Propositionen bedöms inte ha några konsekvenser för den militära luftfarten, eftersom skyldigheten att säkerställa elförsörjning har begränsats till sådana remoteplatser för luftfartyg som används vid kommersiella lufttransporter.

Konsekvenser för myndigheterna

Tillsynen över skyldigheten enligt den föreslagna 93 § i luftfartslagen är en ny uppgift för Transport- och kommunikationsverket, och för att den ska kunna skötas på behörigt sätt bör ca ett (1) årsverke reserveras enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning. Om små flygplatser, där det genomsnittliga antalet kommersiella luftfartygsrörelser under tre år understiger 10 000 i enlighet med propositionen befrias från skyldigheten att säkerställa elförsörjning till remoteplatser för luftfartyg, minskar de myndighetsuppgifter i anslutning till övervakning och tillsyn som hänför sig till dessa flygplatser.

Konsekvenser för statsfinanserna

Transport- och kommunikationsverkets omkostnader har budgeterats under moment 31.01.02. i statsbudgeten. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning bör det reserveras cirka ett (1) årsverke för tillsynen över att den skyldighet som föreslås i 93 § i luftfartslagen fullgörs. Det här förutsätter ett anslag på 130 000 euro till verket. Transport- och kommunikationsverkets resursbehov kommer att täckas genom omfördelning av befintliga anslag och prioritering av uppgifter.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Reglering som kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport

Lagstiftningsalternativ

Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport förutsätter kompletterande nationell lagstiftning. Den nationella reglering som kompletterar förordningen kan genomföras antingen genom en ny lag eller genom att ny nationell reglering tas in i en befintlig eller befintliga författningar.

I Finland finns det inga nationella författningar där regleringen helt eller nästan helt skulle motsvara den nationella reglering som förordningen förutsätter. Nationellt finns det emellertid författningar som har beröringspunkter med föremålet för den föreslagna regleringen. De bestämmelser som ska införas genom förordningen gäller luftfart och tillhandahållande av bränslen, i fråga om vilka det redan finns nationella allmänna lagar. Förordningen lämnar inget nämnvärt nationellt handlingsutrymme för lagstiftaren, varvid man i stället för en ny lag kommer att ta in nationella kompletterande bestämmelser enligt propositionen i gällande allmänna lagar inom branschen (luftfartslagen och lagen om distributionsskyldighet).

Luftfartslagen är en allmän lag som ska iakttas vid luftfart i Finland. Luftfartslagen innehåller omfattande bestämmelser om luftfartens olika delområden, såsom flygverksamhet, luftfartyg, flygplatser och luftrumspanering samt myndighetsuppgifter och påföljder i anslutning till dem. Luftfartslagen innehåller redan nu bestämmelser om tillstånds- och tillsynsmyndighetens uppgifter i fråga om aktörer inom luftfarten. Därför föreslås att bestämmelser om utseende av tillsynsmyndighet, uppgifter och påföljdssystem som förutsätts i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport tas in i luftfartslagen. Då kommer förordningens bestämmelser om unionsflygplatsens ledningsenheter och luftfartygsoperatörer att finnas i samma författning. För det här talar också att Transport- och kommunikationsverket är nationell luftfartsmyndighet i Finland. I fråga om fullgörandet av luftfartygsoperatörers och unionsflygplatsers

ledningsenheters rättigheter och skyldigheter ska Transport- och kommunikationsverket utses till tillstånds- och tillsynsmyndighet.

Syftet med lagen om distributionsskyldighet är att främja användningen av förnybara drivmedel för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken. I lagen föreskrivs det särskilt om distributionsskyldigheten, enligt vilken drivmedelsdistributörer är skyldiga att årligen leverera en viss minimiandel förnybara bränslen till konsumtion. I lagen föreskrivs det också om myndighetsuppgifter och påföljdssystem. Den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamhet enligt lagen om distributionsskyldighet ankommer på arbets- och näringsministeriets uppgifter. Energimyndigheten är tillsynsmyndighet när det gäller efterlevnaden av lagen om distributionsskyldighet och bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt sörjer för verkställigheten av lagen.

Det är möjligt att i lagen om distributionsskyldighet ta in bestämmelser om flygbränsleleverantörer som ingår i förordningen om hållbara drivmedel för lufttransport, eftersom bestämmelserna om flygbränsleleverantörer anknyter mycket nära till de bestämmelser som redan finns i lagen om distributionsskyldighet i fråga om bränsledistributörer inom vägtrafiken. De aktörer som omfattas av lagen om distributionsskyldighet är dessutom i praktiken delvis desamma som de flygbränsleleverantörer som avses i förordningen. Att i lagen om distributionsskyldighet ta in bestämmelser som kompletterar förordningen om hållbara drivmedel för lufttransport motiveras också av att Energimyndigheten enligt förordningen ska utses som behörig myndighet i fråga om de rättigheter och skyldigheter som gäller bränsleleverantörer eftersom den redan sköter motsvarande uppgifter.

Det är emellertid i viss mån utmanande att i lagen om distributionsskyldighet ta in nationella bestämmelser om flygbränsleleverantörer som ingår i förordningen om hållbara drivmedel för lufttransport, eftersom syftet med den gällande lagen om distributionsskyldighet inte är att främja användningen av hållbara flygbränslen för lufttransport. Därför förutsätter införandet av bestämmelserna i lagen om distributionsskyldighet att syftet med den lagen utvidgas så att det också omfattar genomförandet av ovannämnda förordning till den del det är fråga om myndighetsuppgifter som följer av skyldigheter och rättigheter för flygbränsleleverantörer och om ett påföljdssystem för flygbränsleleverantörer.

Nationell utvidgning av definitionen av unionsflygplats

Enligt artikel 2 i förordningen om hållbara flygbränslen för lufttransport får en medlemsstat, efter samråd med flygplatsoperatören, besluta att en flygplats som inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 3.1 och som är belägen på dess territorium ska behandlas som en unionsflygplats vid tillämpningen av denna förordning, förutsatt att flygplatsen fullgör skyldigheten enligt artikel 6.1. Flygplatsoperatören ska således vidta alla nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till flygbränslen som innehåller minimiandelar av hållbara flygbränslen. Medlemsstaterna har getts möjlighet att som unionsflygplatser utse sådana flygplatser där förutsättningarna för en unionsflygplats enligt förordningen inte uppfylls. Om en medlemsstat beslutar att vissa flygplatser då förutsättningarna uppfylls ska behandlas som sådana unionsflygplatser som avses i förordningen, ökar skyldigheterna för flygbränsleleverantörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter vid dessa flygplatser.

Enligt regeringsprogrammet för Petteri Orpos regering främjar regeringen aktivt och föregripande på EU-nivå en sådan effektiv och kostnadseffektiv klimat- och industripolitik som är förnuftig med tanke på Finlands medborgare, en hållbar tillväxt och konkurrensfördelar.

I regeringsprogrammet betonas därutöver kostnadseffektiva åtgärder för att minska utsläppen. I Finland innebär utvidgningen av tillämpningsområdet att skyldigheter åläggs relativt små flygplatser, vilket kan öka kostnaderna och därmed snedvrider konkurrenssituationen. När flygtrafikens volym återgår till nivån före pandemin är det dessutom möjligt att flygplatserna i Uleåborg och Rovaniemi kommer att omfattas av tillämpningsområdet.

Bestämmelser om ett nationellt påföljdssystem

Eftersom det är fråga om en förordning kan det inte förutsättas att bestämmelser om straffrättsliga påföljder utfärdas. Förordningen kan i regel endast förutsätta att medlemsstaterna påför administrativa påföljder och böter innebär således inte en straffrättslig påföljd, även om termen ”böter” har använts mer allmänt i den nationella lagstiftningen i detta sammanhang. Tolkningen av den administrativa karaktären av böter motiveras även av artikel 82.2 i fördraget om Europeiska unionen enligt vilken Europaparlamentet och rådet genom direktiv i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet får fastställa minimiregler, om det är nödvändigt för att underlätta det ömsesidiga erkännandet av domar och rättsliga avgöranden samt polissamarbete och rättsligt samarbete i sådana straffrättsliga frågor som har en gränsöverskridande dimension. I regeringspropositionen och lagarna används således termen påföljdsavgift, till skillnad från termen ”sanktionsavgift” som används i översättningen av förordningen.

Enligt artikel 12 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport förutsätts att medlemsstaterna nationellt föreskriver om ett påföljdssystem som ska tillämpas på överträdelse av skyldigheterna i förordningen. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, och de ska beakta överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. I förordningen ska fastställas minimikrav för minimibelopp för de påföljdsavgifter som ska påföras luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer. I förordningen ges emellertid möjlighet att nationellt bestämma om högre påföljdsavgifter. På motsvarande sätt får nationell prövningsrätt tillämpas på storleken på de påföljdsavgifter som gäller flygplatsoperatörer.

Syftet med förordningen är att skapa en harmoniserad reglering på EU-nivå som främjar ett jämlikt spelfält inom flygtrafiken när man övergår till hållbara flygbränslen samtidigt som man säkerställer att de tas i bruk stegvis. Eftersom utgångspunkten är harmoniserade bestämmelser talar inget för att det ska föreskrivas om högre påföljdsavgifter nationellt då detta kan få konsekvenser som eventuellt snedvrider konkurrenssituationen. Således har man i propositionen stannat för att överföra prövningsrätten i fråga om en högre påföljdsavgift än det minimibelopp som förordningen förutsätter till de behöriga myndigheterna. Detta är dessutom motiverat för att man vid påförandet av påföljder ska beakta överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. Å andra sidan har man inte ansett att det skulle finnas några särskilda och vägande skäl att nationellt gå in för högre miniminivåer för påföljdsavgifterna.

Finlands rättsordning förutsätter att påföljdsavgifternas belopp eller maximibelopp framgår av lag. Eftersom det i förordningen inte föreskrivs om maximibelopp för påföljdsavgifterna för luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer bör det fastställas nationellt. Eftersom minimibeloppet av dessa påföljdsavgifter baserar sig på beräkningsformler enligt vilka påföljdsavgiften ska vara minst dubbelt så stor som det belopp som fås vid beräkningen, är det inte möjligt att begränsa deras maximibelopp till ett schablonbelopp. Enligt propositionen anses det ändamålsenligt att fastställa ett maximibelopp för dessa påföljdsavgifter så att det fastställs ett intervall, enligt vilket beloppet ska vara minst två men högst fyra gånger det belopp som fås vid beräkningen. Om talet fyra väljs som maximikoefficient kan myndigheten vid bedömningen av överträdelsen av skyldigheten högst fördubbla minimipåföljden. Inom det föreslagna

intervallet beaktas överträdelsens art så som förutsätts enligt förordningen vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek och aktörerna ges en uppfattning om den största påföljden.

Vid beredningen av denna regeringsproposition är miniminivån på de påföljdsavgifter som gäller luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer inte fastslagen och det är inte heller känt vilken nivå påföljdsavgiften kommer att vara i de övriga medlemsstaterna.

Flygbränsleleverantör

Enligt artikel 3.19 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport avses med flygbränsleleverantör en i artikel 2.38 i direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor definierad bränsleleverantör, som levererar flygbränsle eller vätgas för luftfart på unionsflygplatser. Enligt artikel 2.38 i det direktivet avses med bränsleleverantör en enhet som ansvarar för att punktskatt betalas på bränslet eller, för el, om ingen punktskatt ska uppbäras eller om det är vederbörligen motiverat, annan relevant enhet som utsetts av en medlemsstat.

En flygbränsleleverantör som avses i förordningen fastställs enligt direktivet i regel vid en punkt för punktskatteuppbörd. Direktivet ger emellertid medlemsstaterna möjlighet att i vederbörligen motiverade fall definiera bränsleleverantören med avvikelse från detta.

Flygbränsleleverantören ska vara en enhet som i sin ställning kan påverka flygbränslets egenskaper och den sista enhet som har äganderätten till bränslet innan det överläts till en luftfartygsoperatör på en unionsflygplats. I Finland ska man enligt förslaget vid den punkt som fastställer punktskatten bestämma den aktör som såsom beskrivs ovan inte äger flygbränslet innan det överläts till en luftfartygsoperatör på en unionsflygplats och som inte kan inverka på egenskaperna hos det bränsle som överläts till förbrukning eller till vilken flygplats bränslet levereras. Med en i förordningen avsedd flygbränsleleverantör hänvisas till direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor enligt vilket bränsleleverantör i regel definieras vid den punkt där punktskatten fastställs. Direktivet ger emellertid medlemsstaterna möjlighet att i vederbörligen motiverade fall definiera bränsleleverantör med avvikelse från detta.

Därför föreslås det i regeringspropositionen att flygbränsleleverantör ska definieras på annat sätt än vid punktbeskattningen. Flygbränsleleverantören ska vara den sista enhet som har äganderätten till flygbränslet strax innan det överläts till ett luftfartyg på en unionsflygplats.

5.1.2 Alternativ till komplettering av infrastrukturförordningen

Finland kan besluta att inte införa befrielsen från skyldigheten för små flygplatser att tillhandahålla remoteplatser för luftfartyg med landström som artikel 12.2 i infrastrukturförordningen möjliggör. Om befrielsen för små flygplatser inte införs, kan det emellertid potentiellt bli utmanande i synnerhet i fråga om små flygplatser som är belägna i Norra Finland i specialfall som hänför sig till rusningssäsonger och vinterväderförhållanden, där elförsörjning inte kan säkerställas för alla stillastående luftfartyg i alla situationer. På grund av stora variationer i antalet luftfartygsrörelser till följd av kyla eller turism blir luftfartygen tvungna att använda hjälpkraftaggregat på flygplatserna i Norra Finland antingen för att förhindra nedisning av luftfartyg eller för att det under rusningstider inte finns tillräckligt med aggregat för tillhandahållande av extern elförsörjning på flygplatserna.

Om befrielsen för små flygplatser inte införs, riktar sig kostnadseffekterna av skyldigheterna antingen till flygplatsoperatörerna eller marktjänstföretagen, beroende på vilkendera aktör som

svarar för anskaffningen av elförsörjningsaggregat eller det bränsle som krävs för elproduktionen. Kostnaderna ska påföras antingen flygplatsoperatören eller marktjänstföretaget och eventuellt fördelas på de avgifter som tas ut av flygbolagen. Driftskostnaderna för elförsörjningen (anslutning, underhåll, bränsle) ska hänföras till marktjänstföretagen. Uteslutandet av den nationella flexibiliteten medför betydande merkostnader i synnerhet för de flygplatsaktörer som är verksamma i norra Finland.

Enligt uppgifter från branschen beror priset på mobila elförsörjningsaggregat som används på remoteplatser på platsens läge och den önskade kvalitetsnivån på helhetslösningen. Priskalkylen för dieselgeneratorer är 45 000–75 000 euro och för ackumulatoraggregat 125 000–175 000 euro. Variationsvidden för uppskattningen av anläggningspriset för fasta försörjningssystemen för elenergi på remoteplatser har uppskattats till 50 000–250 000 euro. I Helsingfors-Vanda föreslås att anläggningskostnaderna för fasta elförsörjningssystem påföras flygplatsoperatören, medan kostnaderna i fråga om mobila landströmsaggregat på remoteplatser huvudsakligen påföras marktjänstbolaget. Kostnaderna kommer sannolikt att fördelas på de elförsörjningsavgifter som tas ut av flygbolagen.

Enligt uppgifter från branschen uppgår de kostnader som små flygplatser orsakas av fullgörandet av skyldigheterna till i genomsnitt cirka 200 000 euro per flygplats, vilket motsvarar kostnaderna för två remoteplatser. På remoteplatserna på flygplatserna i Norra Finland kan det under semesterperioden tidvis finnas upp till 10–15 flygplan.

Om det nationella handlingsutrymmet som gäller små flygplatser inte utnyttjas kan också myndighetsuppgifterna öka. Om små flygplatser, där det genomsnittliga antalet kommersiella luftfartygsrörelser under tre år understiger 10 000 befrias genom nationellt beslut från den i infrastrukturförordningen avsedda skyldighet som gäller remoteplatser, minskar de myndighetsuppgifter i anslutning till övervakning och tillsyn som hänför sig till dessa flygplatser. Om små flygplatser däremot inte befrias från skyldigheterna enligt infrastrukturförordningen, uppkommer eventuella kostnader för anskaffning av utrustning. Dessutom blir man på små flygplatser tvungen att utföra eventuella myndighetsuppgifter i anslutning till övervakning, tillsyn och annat i samma utsträckning i TEN-T-nätet på fastlandet såväl på små som på stora flygplatser, såsom Helsingfors-Vanda.

I regeringsprogrammet för Petteri Orpos regering betonas effektiva åtgärder för att minska utsläppen som inte ökar kostnaderna. Enligt den uppfattning som uppstod under beredningen är det varken ändamålsenligt eller förnuftigt med beaktande av förhållandet mellan kostnader och nytta att små flygplatser där det genomsnittliga antalet kommersiella luftfartygsrörelser under tre år understiger 10 000 åläggs att tillhandahålla landström på alla remoteplatser för luftfartyg.

5.2 Metoder som planeras eller redan tillämpas i andra medlemsstater

5.2.1 Förordningen om hållbara bränslen för lufttransport

Såsom beskrivs ovan i avsnitt 5.1.1 har medlemsstaterna endast litet utrymme för prövning när det gäller att genomföra nationell reglering som kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Tills vidare är det inte känt att de övriga medlemsstaterna skulle utvidga sin nationella reglering utöver minimikraven i förordningen.

Definitionen av flygbränsleleverantör i förordningen ger medlemsstaterna möjlighet att av grundad anledning bestämma flygbränsleleverantör på annat sätt än vid den punkt där punktskatten fastställs. Vid beredningen av regeringspropositionen har tio medlemsländer

uttryckt sin avsikt att eventuellt fastställa flygbränsleleverantör på annat sätt än vid punktbeskattningen. Tills vidare är det inte känt hur de övriga medlemsstaterna reglerar frågan.

5.2.2 Komplettering av infrastrukturförordningen i vissa andra medlemsstater

Tills vidare finns det inte kännedom om andra medlemsstaters beslut eller planer på att utnyttja det nationella handlingsutrymme varom föreskrivs i artikel 12.2 i infrastrukturförordningen.

6 Remissvar

Utkastet till proposition har varit på remiss mellan den 6 mars och den 3 april 2024. Utlåtande begärdes av följande instanser: statsrådets kansli, justitieministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Energimyndigheten, Transport- och kommunikationsverket, Rättsregistercentralen, Bioenergi rf, Finlands näringsliv rf, Finsk Energiindustri rf, Enontekis flygplats, Finavia Abp, Finnair Abp, Joen Service Oy, Kemiindustri rf, Centralhandelskammaren, Villmanstrands flygplats, St Michels flygplats, Neste Abp, Nordic regional Airlines Oy, Seinäjoki flygplats, Shell Aviation Finland Ab, Stl Ab, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf och Teknologiateollisuus ry. På begäran om utlåtande lämnades 12 utlåtanden. Följande remissinstanser gav utlåtande: justitieministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Energimyndigheten, Transport- och kommunikationsverket, Rättsregistercentralen, Finavia, Finnair, Turism- och Restaurangförbundet rf, Neste och Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf.

Justitieministeriet fokuserade i sitt utlåtande särskilt på påföljdsavgifter. Justitieministeriet begärde i sitt utlåtande att stycket om propositionens förhållande till grundlagen och lagstiftningsordningen kompletteras och ansåg det vara viktigt att man vid den fortsatta beredningen preciserar hur mycket nationellt handlingsutrymme det finns i de bestämmelser om påföljdssystemet som förutsätts enligt förordningen. Justitieministeriet ansåg att det är viktigt att påföljdsavgifternas storleksklass beskrivs noggrannare i propositionen. Justitieministeriet fäste dessutom uppmärksamhet vid de föreslagna paragrafer som gäller användningen av intäkter från påföljdsavgifter i förhållande till riksdagens budgetmakt och förfarandet vid användningen av dem. Under den fortsatta beredningen har de omständigheter som justitieministeriet lyft fram beaktats.

Arbets- och näringsministeriet hade inget att yttra om utkastet till bestämmelser. Arbets- och näringsministeriet konstaterade att det hade varit bättre om bestämmelserna om flygbränsleleverantörer hade utfärdats genom en separat lag. Arbets- och näringsministeriet ansåg att det är särskilt bra att Rättsregistercentralen i fortsättningen också svarar för verkställigheten av påföljdsavgifter och felavgifter enligt distributionsskyldigheten inom vägtrafiken.

Finansministeriet ansåg i sitt utlåtande att helhetsbilden av ändringarnas statsfinansiella konsekvenser förblir bristfällig, eftersom konsekvenserna ibland beskrivs som årsverken (årsv.) och ibland som kostnader i euro. Enligt finansministeriet bör man vid den fortsatta beredningen beakta finanspolitiska ministerutskottets riktlinje om att man i regel slopar eller effektiviserar befintliga uppgifter i samband med nya tilläggsuppgifter. I fråga om enskilda nya uppgifter som omfattar några årsverken genomförs slopandet eller effektiviseringen av uppgifter i regel under ministeriets huvudtitel.

Finnair Abp, Finavia Abp, Arbetsgivarna för servicebranscherna PALTA rf och Turism- och restaurangförbundet rf understödde den i propositionen föreslagna befrielsen från skyldigheten

för små flygplatser att tillhandahålla landström på remoteplatser för luftfartyg. Därutöver ansåg Finnair Abp och Turism- och restaurangförbundet rf att det är bra att tillämpningsområdet för unionsflygplatser som avses i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport inte utvidgas nationellt.

Energimyndigheten ansåg i sitt utlåtande att den inte kan ta emot de föreslagna uppgifterna i det nuvarande resursläget, eftersom det i det utkast som var på remiss inte föreslogs några nya resurser för skötseln av uppgifterna. Energimyndigheten framförde i sitt utlåtande att ifall databasen (Union Database) inte har tagits i bruk inom tidsfristen för flygbränsleleverantörernas rapportering, ska en övergångsperiod för rapporteringsskyldigheten fogas till rapporteringsskyldigheten. Energimyndigheten understödde de föreslagna nivåerna för felavgifter och påföljdsavgifter. Kommentaren om unionsdatabasen föranledde inga ändringar, eftersom den föreslagna tillsynsuppgiften kan genomföras först när databasen är i användning.

Rättsregistercentralen ansåg att de föreslagna bestämmelserna på behörigt sätt beaktar frågor som gäller ränta och preskription. Med hänsyn till enhetlighet i lagstiftningen understödde Rättsregistercentralen inte förslaget att ändringssökande som gäller flygbränsleleverantörer ska ske på ett annat sätt än ändringssökande som gäller påföljdsavgifter inom vägtrafik, eftersom det först ska begäras omprövning av påföljdsavgifter som gäller flygbränsleleverantörer. Därutöver fäste Rättsregistercentralen uppmärksamhet vid de förslag till paragrafer som gäller användningen av intäkter från påföljdsavgifter. Enligt Rättsregistercentralen bör de yrkanden som följer av EU-regleringen och styrningen av intäkterna till vissa ändamål förverkligas enbart genom det allmänna budgetförfarandet. Vid den fortsatta beredningen har man hållit fast vid det föreslagna omprövningsförfarandet som gäller flygbränsleleverantörer, eftersom det tillämpas olika beräkningsformler vid fastställandet av påföljdsavgifter och det är motiverat att göra en ny bedömning av myndighetens kalkyler eller till exempel jämförpriset på bränslet först i ett lättare förfarande än i förvaltningsprocessen.

Transport- och kommunikationsverket föreslog i sitt utlåtande justeringar i luftfartslagens 153 § som gäller myndigheternas rätt att få information. Transport- och kommunikationsverket anser i sitt utlåtande att gällande 153 § 1 mom., som gäller myndigheternas rätt att få information, inte tryggar tillräckliga rättigheter att få information för de behov som verket i fortsättningen kommer att ha för skötseln av de tillsynsuppgifter som föreslås i denna regeringsproposition.

Transport- och kommunikationsverket föreslår att paragrafens 1 mom. ändras så att formuleringen blir tydligare liksom i de bestämmelser om myndigheternas rätt att få information som finns i 197 § 1 och 2 mom. i lagen om transportservice (320/2017). Det föreslås att myndigheten ska ha rätt att få de uppgifter som är nödvändiga för utförande av uppgifter som avses i lagen. Dessutom framförde Transport- och kommunikationsverket med tanke på samarbetet med Energimyndigheten att 153 § 3 mom. ska innehålla bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få uppgifter av Energimyndigheten. Vid den fortsatta beredningen beaktades Transport- och kommunikationsverkets iakttagelser i fråga om rätten att få information.

Transport- och kommunikationsverket fäste dessutom uppmärksamhet vid formuleringen av de bestämmelser som gäller användningen av intäkterna från påföljdsavgifter.

Finavia ansåg att det vid tolkningen av förordningen var oklart huruvida ett flygbolag kan överklaga till den behöriga myndigheten om flygplatsens åtgärder i fråga om tillgången på hållbara flygbränslen i en situation där flygbränsleleverantörerna med hänsyn till flexibilitetsmekanismen inte levererar hållbara flygbränslen till flygplatsen i fråga. Finavia

förutsatte i sitt utlåtande att man i samband med de ändringar som föreslås i luftfartslagen ska säkerställa att flygplatsen inte utan grund blir skadelidande till följd av klagomål och eventuella påföljdsavgifter, om bränsleleverantörerna utnyttjar flexibilitetsmekanismen och inte tillhandahåller hållbara flygbränslen. Vid den fortsatta beredningen bedömdes det att utlåtandet inte ger anledning till ändringar.

Neste ansåg i sitt utlåtande att det är viktigt att flygbränsleleverantören är ägare till bränslet till dess att det kommer in i påfyllnadsventilen på slutanvändarens luftfartyg. Enligt Neste innefattar denna tolkning också sådana flygbolag som levererar bränsle till sig själva och som har skapat en separat enhet som köper, säljer och saluför bränsle, inklusive bränsleförsäljning till det flygbolag där de själva är slutanvändare. Vid den fortsatta beredningen fästes det uppmärksamhet vid definitionen av flygbränsleleverantör.

Enligt Neste bör flygbränsleleverantören i samband med flexibilitetsmekanismen betraktas som dotterbolag på nationell nivå och inte som koncern på europeisk nivå.

Finnair ansåg för sin del att den tolkning enligt vilken definitionen av leverantör innebär att skyldigheten att tillhandahålla minimiandelar av hållbara flygbränslen är medlemslandsspecifik så att hållbara flygbränslen ska levereras till minst en flygplats som omfattas av medlemsstatens tillämpningsområde strider mot flexibilitetsmekanismens mål och syfte och gör mekanismen onödig.

Utifrån utlåtandena, särskilt Nestes, bedömde kommunikationsministeriet definitionen av flygbränsleleverantör och uppmanade centrala intressentgrupper (Neste, Shell, Energimyndigheten, Finavia, Finnair, BP Air) att kommentera den nya definitionen mellan den 28 juni och den 13 augusti 2024. Enligt det nya utkastet till definition ska med flygbränsleleverantör avses den enhet som har äganderätten till flygbränslet strax innan det överläts till ett luftfartyg på en unionsflygplats. Kommentarer kom från Shell, Neste och Energimyndigheten. I fråga om definitionen upprepade Neste det som bolaget yttrade om ärendet under remissbehandlingen. Shell kommenterade att fastställandet av en flygbränsleleverantör som avviker från punktbeskattningen skulle leda till utmaningar när det gäller försörjningen av hållbara flygbränslen i det avseendet att de skulle behöva skapa en ny leveranskedja för att uppfylla skyldigheten som enligt Shell skulle ta två år i anspråk. Enligt Shell vore det svårt att fullgöra skyldigheten, om skyldigheten skulle gälla Shell. Energimyndigheten ansåg att det är bra att definitionen i lagen om distributionsskyldighet är tydlig och konstaterade att det tilltagande antalet aktörer som ska övervakas inverkar på antalet myndighetsuppgifter.

Utifrån den iakttagelse som Shell har lyft fram konstaterar kommunikationsministeriet att frågor som gäller leveranskedjorna för hållbara flygbränslen närmast hör till företagens operativa verksamhet och inte till området för lagstiftningen. Kommunikationsministeriet anser således att det inte är ändamålsenligt att ändra det nya utkastet till definition utifrån kommentarerna och anser att kraven bör riktas till den aktör som i sista hand har möjlighet att påverka innehållet i det bränsle som levereras till flygplanen.

7 Specialmotivering

7.1 Lag om ändring av luftfartslagen

2 §. Definitioner. Det föreslås att det till paragrafens 1 mom. fogas nya 31 och 32 punkter som är nödvändiga på grund av den föreslagna nya 93 § om elförsörjning till stillastående luftfartyg.

Enligt den föreslagna nya 2 § 1 mom. 31 punkten ska infrastrukturförordningen definieras så att den avser Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. Definitionen gör det möjligt att använda kortnamn i författningstexten, vilket förbättrar lagens läsbarhet.

Enligt den föreslagna nya 2 § 1 mom. 32 punkten ska elförsörjning till stillastående luftfartyg definieras genom en hänvisning till definitionen i artikel 2.23 i infrastrukturförordningen. Enligt den definitionen avses med elförsörjning till stillastående luftfartyg elförsörjning genom ett standardiserat fast eller mobilt gränssnitt till ett luftfartyg när det är parkerat vid en bryggansluten uppställningsplats för luftfartyg eller på en remoteplats för luftfartyg.

Eftersom det i paragrafen föreslås nya 31 och 32 punkter som de sista punkterna, ändras 30 punkten så att den avslutas med ett kommatecken.

3 §. Behöriga myndigheter. Enligt paragrafens 1 mom. är Transport- och kommunikationsverket nationell luftfartsmyndighet i Finland. Därutöver förtecknas i 3 § 1 mom. Europeiska unionens rättsakter enligt vilka Transport- och kommunikationsverket är den nationella myndighet som avses.

Det föreslås att till 1 mom. fogas en ny 8 punkt, genom vilken Transport- och kommunikationsverket så som föreskrivs i förordningen utses till behörig nationell myndighet till den del det gäller de rättigheter och skyldigheter som föreskrivs för luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter enligt förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

Det föreslås att till 1 mom. fogas en ny 9 punkt, enligt vilken Transport- och kommunikationsverket också ska svara för myndighetsuppgifter som hänför sig till artikel 12 i infrastrukturförordningen. För att säkerställa att infrastrukturförordningen genomförs effektivt nationellt, är det viktigt att identifiera och på ett ändamålsenligt sätt utse de nationella myndigheter som föreslås sköta de uppgifter som tilldelats medlemsstaterna. Till Transport- och kommunikationsverkets uppgifter hör många motsvarande myndighetsuppgifter inom flygtrafiken, så det vore naturligt att anförtro verket de tillsyns- och rapporteringsuppgifter inom luftfarten som följer av infrastrukturförordningen. Samtidigt är det nödvändigt att punkten i slutet av 1 mom. 7 punkten ändras till ett kommatecken.

93 §. Elförsörjning till stillastående luftfartyg. År 2020 upphävdes i luftfartslagens 8 kap. som gäller marktjänster 93 §, som innehåller bestämmelser om säkerhetsledning som krävs av en leverantör av marktjänster och som marginaliserades till följd av relevant EU-lagstiftning. Det föreslås att det i stället för innehållet i den upphävda 93 § tas in bestämmelser som förpliktar flygplatsoperatören att svara för att elförsörjningen till stillastående luftfartyg säkerställs i enlighet med infrastrukturförordningen. Bestämmelsen är nödvändig för att EU-förordningen ska kunna tillämpas effektivt nationellt.

Enligt den föreslagna 93 § 1 mom. ska flygplatsoperatören ansvara för att stillastående luftfartyg får tillgång till elförsörjning i enlighet med infrastrukturförordningen. Artikel 12 i

infrastrukturförordningen ger medlemsstaterna handlingsutrymme att fastställa hur de ska säkerställa att målen för stillastående luftfartyg uppnås. Nationellt ansvarar flygplatsoperatörerna huvudsakligen för flygplatsernas elinfrastruktur och för ordnandet av bränsleförsörjningen. Därför är det naturligt att flygplatsoperatören åläggs att se till att elförsörjningen till stillastående luftfartyg genomförs i enlighet med kraven i infrastrukturförordningen.

Enligt artikel 12.1 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna säkerställa elförsörjningen till stillastående luftfartyg vid alla flygplatser i TEN-T:s stamnät och TEN-T:s övergripande nät enligt följande:

a) senast den 31 december 2024 vid alla brygganslutna uppställningsplatser för luftfartyg som används för kommersiell lufttransport för passagerares på- eller avstigning eller för att lasta eller lossa gods och

b) senast den 31 december 2029 vid alla remoteplatser för luftfartyg som används för kommersiell lufttransport för passagerares på- eller avstigning eller för att lasta eller lossa gods.

Enligt artikel 12.3 i infrastrukturförordningen ska punkt 1 ovan inte tillämpas på särskilt avsedda avisningsplatser, uppställningsplatser inom särskilda militära områden och uppställningsplatser som särskilt är avsedda för luftfartyg inom allmänflyg med en maximal startvikt under 5,7 ton.

Enligt artikel 12.4 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna dessutom senast från och med den 1 januari 2030 vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att den el som levereras enligt punkt 1 kommer från elnätet eller produceras på plats utan användning av fossila bränslen.

Enligt artikel 2.5 i infrastrukturförordningen avses med bryggansluten uppställningsplats för luftfartyg en uppställningsplats på en särskild del av flygplatsplattan som är utrustad med en passagerarbrygga. Enligt artikel 2.6 avses med remoteplats för luftfartyg en uppställningsplats på en särskild del av flygplatsplattan som inte är utrustad med en passagerarbrygga. Med flygplats i TEN-T:s stamnät eller flygplats i TEN-T:s övergripande nät avses flygplatser som förtecknas och kategoriseras i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 1315/2013. Enligt artikel 2.13 i infrastrukturförordningen avses med kommersiell lufttransport en kommersiell lufttransport enligt definitionen i artikel 3.24 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139.

Enligt skäl 54 i ingressen till infrastrukturförordningen kan den externa elförsörjningen till luftfartyg säkerställas med hjälp av fasta eller mobila kraftaggregat på marken, både på bryggansluten uppställningsplats för luftfartyg och på remoteplats för luftfartyg. Enligt skäl 54 är det inte nödvändigt att varje uppställningsplats utrustas med ett fast eller mobilt kraftaggregat, eftersom ett enda kraftaggregat, vare sig det är fast eller mobilt, kan försörja flera uppställningsplatser och sättas in för att fylla operativa behov.

I det föreslagna 93 § 2 mom. föreskrivs det om ett undantag från tillämpningsområdet för skyldigheten enligt 1 mom. inom ramen för det nationella handlingsutrymme som avses i infrastrukturförordningen. Enligt det föreslagna 2 mom. ska med avvikelse från 1 mom. el inte behöva levereras till en sådan remoteplats för luftfartyg som avses i artikel 12.2 i infrastrukturförordningen. Enligt artikel 12.2 i infrastrukturförordningen får medlemsstaterna undanta flygplatser i TEN-T-nätet som har haft färre än 10 000 kommersiella luftfartygsrörelser per år, i genomsnitt under de senaste tre åren, från skyldigheten att leverera el till stillastående luftfartyg vid alla remoteplatser för luftfartyg. Enligt skäl 56 i ingressen till

infrastrukturförordningen med tanke på antalet flygningar står kanske investerings- och underhållskostnaderna för att förse remoteplatser för luftfartyg med el på dessa flygplatser i TEN-T-nätet inte i proportion till miljöfördelarna, särskilt i jämförelse med effektivare investeringar för att ta itu med flygplatsernas koldioxidutsläpp.

93 a §. *Behandling av begäran om tankningskrav.* Det föreslås att det till luftfartslagen fogas en ny 93 a § enligt vilken Transport- och kommunikationsverket ska behandla begäran om tankningskrav. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska Transport- och kommunikationsverket behandla en begäran enligt artikel 5.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och fatta beslut om begäran. I artikel 5 i den förordningen föreskrivs närmare om behandling av begäran.

93 b §. *Anmälningar från unionsflygplatsens ledningsenhet.* Det föreslås att det till luftfartslagen fogas en ny 93 b § enligt vilken Transport- och kommunikationsverket ska behandla anmälningar från luftfartygsoperatörer som avses i artikel 3.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport om brister hos sådana unionsflygplatsers ledningsenheter som avses i artikel 3.2 i den förordningen. Bestämmelser om förfarandet finns i artikel 6 i den förordningen.

93 c §. *Vissa anmälningar.* Det föreslås att det till luftfartslagen fogas en ny 93 c § enligt vilken Transport- och kommunikationsverket på begäran av flygplatsoperatören kan besluta att flygplatsen i fråga ska betraktas som en sådan unionsflygplats som avses i artikel 3.1 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Det föreslås att artikel 2.2 i den förordningen ska tillämpas på begäran och på beslutet.

I paragrafens 2 *mom.* föreslås bestämmelser om att de beslut som avses i artikel 2.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport ska anmälas till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ska anmäla beslutet så som föreskrivs i artikel 2.3 i den förordningen.

151 a §. *Påföljdsavgift för luftfartygsoperatörer.* Det föreslås att det till luftfartslagen fogas en ny 151 a § om påföljdsavgifter som ska påföras luftfartygsoperatörer. Enligt paragrafens 1 *mom.* påför Transport- och kommunikationsverket en luftfartygsoperatör som avses i artikel 3.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport en påföljdsavgift, om operatören uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot eller försummar tankningskravet enligt artikel 5 i den förordningen. Med påföljdsavgift avses ”sanktionsavgift” som används i artikel 12 i förordningstexten. Enligt förordningen förutsätts det emellertid inte att påföljden ska vara av straffrättslig karaktär.

I 2 *mom.* föreslås det bestämmelser om påföljdsavgiftens storlek. I enlighet med artikel 12 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport ska påföljdsavgiftens belopp vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden. När påföljdsavgiftens storlek bedöms ska särskilt överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas.

I 3 *mom.* föreslås det bestämmelser om att beräkningsgrunderna för påföljdsavgiftens storlek ska motiveras. Transport- och kommunikationsverket föreslås i beslutet om påförande av påföljdsavgift motivera den metod med vilken priset på flygbränsle har fastställts på Europeiska unionens marknad för flygbränsle. Metoden ska grunda sig på verifierbara och objektiva kriterier, inklusive den senaste tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

I 4 mom. föreslås det bestämmelser om att Transport- och kommunikationsverket kan befria en luftfartygsoperatör från påföljdsavgift som påförts i enlighet med 1 mom., om luftfartygsoperatören kan visa att försummelsen av skyldigheterna enligt artikel 5 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport berodde på exceptionella och oförutsebara omständigheter som var oberoende av operatörens vilja och vars verkningar inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

151 b §. Påföljdsavgift för unionsflygplatsens ledningsenhet. Det föreslås att det till luftfartslagen fogas en ny 151 b § om påföljdsavgifter som ska påföras en unionsflygplats ledningsenhet. Enligt paragrafens 1 mom. påför Transport- och kommunikationsverket en unionsflygplats ledningsenhet en påföljdsavgift, om ledningsenheten uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att vidta behövliga åtgärder för att avhjälpa en brist på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer enligt artikel 3.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport till flygbränslen som innehåller minimiandelar av hållbara flygbränslen i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 6.3 i den förordningen. Med påföljdsavgift avses ”sanktionsavgift” enligt artikel 12 i förordningstexten. Enligt förordningen förutsätts det emellertid inte att påföljden ska vara av straffrättslig karaktär.

I 2 mom. föreslås det bestämmelser om bedömningsgrunderna för påföljdsavgiftens storlek. Påföljdsavgiften får enligt förslaget uppgå till högst 100 000 euro. Påföljdsavgiftens storlek ska bedömas från fall till fall. När påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas.

151 c §. Verkställighet av påföljdsavgift. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 151 c § enligt vilken de påföljdsavgifter som avses i 151 a och 151 b § ska betalas till staten. Bestämmelser om verkställigheten av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter. Någon ränta tas inte ut på påföljdsavgifter.

I 151 c § 2 mom. föreslås det bestämmelser om preskribering av påföljdsavgifter. Det föreslås att påföljdsavgifter ska preskriberas fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades. Det är motiverat att föreskriva att preskriptionstiden för verkställighet av påföljdsavgift är fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades. Det motsvarar preskriptionstiden för bötesstraff.

151 d §. Rapport om användningen av intäkterna från påföljdsavgifter. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 151 d § enligt vilken Transport- och kommunikationsverket offentliggör rapporter om användningen av intäkterna från de påföljdsavgifter som avses ovan i 151 a och 151 b § samt i 11 a § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007). Bestämmelser om rapporten finns i artikel 12.10 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

Enligt förordningen om hållbara bränslen för lufttransport ska medlemsstaterna sträva efter att se till att intäkterna från påföljdsavgifter (böter) eller motsvarande penningvärde används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området för hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen. En medlemsstat ska anses uppfylla en skyldighet om intäkterna hänförs till den allmänna budgeten, om den bedriver en finansieringspolitik som stöder ovannämnda objekt när stödet är lika stort eller större än värdet av de intäkter som inflyter från de i förordningen avsedda påföljdsavgifterna.

Av förordningen framgår att medlemsstaterna vart femte år ska publicera en rapport av vilken det framgår uppgifter om användningen av de sammanlagda intäkterna från böterna samt uppgifter om nivån på de intäkter som har anvisats till ovannämnda ändamål.

153 §. Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner. Det föreslås att 153 § 1 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter som är nödvändiga för utförande av uppgifter enligt denna lag. De tjänsteleverantörer, tillståndshavare, andra aktörer och personer vars rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag är skyldiga att lämna uppgifter. Uppgifterna ska lämnas ut utan obefogat dröjsmål, i den form som myndigheten begärt och avgiftsfritt.

För närvarande handlar paragrafens 1 mom. i praktiken om Transport- och kommunikationsverkets rätt att av aktörer vars rättigheter och skyldigheter regleras i lag få sådana uppgifter som behövs för tillsynen. Paragrafens och momentets struktur bygger på luftfartslagen från 2005. Då ville man mycket detaljerat beskriva vem som ska lämna uppgifter till verket och vilken typ av uppgifter det är fråga om. Senare har Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter och de som ska övervakas utvecklats i synnerhet i och med EU-regleringen. Många av de EU-rättsakter som beskrivs i 3 § i luftfartslagen och i fråga om vilka Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet har utfärdats efter 2005, och i synnerhet har omfattningen av den sekundärlagstiftning som kommissionen antagit med stöd av dem ökat. Enligt formuleringen av det föreslagna 1 mom. ska myndigheten ha rätt att få de uppgifter som är nödvändiga för utförande av uppgifter enligt lagen. De tjänsteleverantörer, tillståndshavare, andra aktörer och personer vars rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag är skyldiga att lämna uppgifter.

Det föreslås att 3 mom. i samma paragraf ändras så att där dessutom föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets rätt att av Energimyndigheten få behövliga uppgifter för fullgörande av uppgifter verket har enligt 93 b §. I gällande 3 mom. föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets motsvarande rätt att få behövliga uppgifter av Tullen i samband med uppgifter som avses i 146 §.

7.2 Lag om ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

1 §. Lagens syfte. Det föreslås att det till lagens 1 § fogas ett 2 mom. enligt vilket utöver vad som föreskrivs i 1 mom. syftet med lagen också är att verkställa förordningen om hållbara bränslen för lufttransport till den del det är fråga om myndighetsuppgifter som följer av skyldigheter och rättigheter för flygbränsleleverantörer och om ett påföljdssystem för flygbränsleleverantörer. Syftet med det nya 2 mom. är att utvidga syftet med lagen om distributionsskyldighet så att genom den lagen verkställs förordningen om hållbara bränslen för lufttransport till den del det är fråga om myndighetsuppgifter som följer av skyldigheter och rättigheter för flygbränsleleverantörer och om ett påföljdssystem för flygbränsleleverantörer.

2 §. Definitioner. Det föreslås att det till 2 § 1 mom. fogas en ny 16 punkt, enligt vilken med avvikelse från artikel 2.2.38 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, som en i artikel 3.19 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport avsedd flygbränsleleverantör ska betraktas som den som sist har äganderätten till sådant flygbränsle som avses i artikel 3.6 i den förordningen eller sådan vätgas för luftfart som avses i artikel 3.17 i den förordningen innan flygbränslet eller vätgasen överläts till ett luftfartyg på en unionsflygplats som avses i artikel 3.1 i den förordningen.

Flygbränsleleverantören ska vara den som i sin ställning kan påverka flygbränslets egenskaper och den sista enhet som har äganderätten till bränslet innan det överläts till en luftfartygsoperatör på en unionsflygplats. I Finland ska man enligt förslaget vid den punkt som fastställer punktskatten bestämma den aktör som såsom beskrivs ovan inte äger flygbränslet innan det överläts till en luftfartygsoperatör på en unionsflygplats och som inte kan inverka på egenskaperna hos det bränsle som överläts till förbrukning eller till vilken flygplats bränslet levereras. Med en i förordningen avsedd flygbränsleleverantör hänvisas till direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor enligt vilket bränsleleverantör i regel definieras vid den punkt där punktskatten fastställs. Direktivet ger emellertid medlemsstaterna möjlighet att i vederbörligen motiverade fall definiera bränsleleverantör med avvikelser från detta.

Därför föreslås det i propositionen att som flygbränsleleverantör ska betraktas den sista enhet som har äganderätten till flygbränslet innan det överläts till ett luftfartyg på en unionsflygplats. Syftet med regleringen är att säkerställa att den i artikel 4 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport avsedda skyldigheten i fråga om minimiandelar av hållbara flygbränslen gäller sådana aktörer som har förmåga att påverka fullgörandet av skyldigheten.

3 §. Distributionsskyldighet och lagens tillämpningsområde. Det föreslås att det till lagens 3 § fogas ett nytt 5 mom. enligt vilket bestämmelserna i 1, 2, 3, 4, 9, 11 a–11 d, 13, 14 a och 14 b § i lagen om distributionsskyldighet tillämpas på flygbränsleleverantörer. Genom denna bestämmelse begränsas tillämpningen av lagen om distributionsskyldighet i fråga om sådana flygbränsleleverantörer som avses i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport till sådana paragrafer som gäller nationell lagstiftning som kompletterar förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

4 §. Behöriga myndigheter och utlämnande av uppgifter. Det föreslås att det till 4 § fogas ett nytt 4 mom. enligt vilket Energimyndigheten är behörig myndighet enligt artikel 11 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport i ärenden som gäller flygbränsleleverantörer. Energimyndighetens behörighet och uppgifter ska utvidgas utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag till uppgifter som gäller sådana rättigheter och skyldigheter som enligt förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport ska åläggas bränsleleverantörerna enligt den förordningen. Dessutom föreslås Energimyndigheten sköta de i förordningen angivna uppgifterna som gäller påföljdsavgifter för flygbränsleleverantörer.

11 a §. Påföljdsavgift för flygbränsleleverantörer. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 a § enligt vilken en påföljdsavgift påförs flygbränsleleverantörer. Påföljdsavgift ska enligt 1 mom. 1–3 punkten påföras en flygbränsleleverantör som uppsåtligt eller av oaktsamhet inte uppfyller de skyldigheter i fråga om minimiandelar av hållbara flygbränslen som anges i artikel 4 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och som inte uppfyller de skyldigheter som anges i artikel 4 i den förordningen och som gäller minimiandelar av syntetiska flygbränslen och genomsnittliga andelar av syntetiska flygbränslen enligt den förordningen åren 2030–2034. Därutöver föreslås att påföljdsavgift påförs flygbränsleleverantörer som har lämnat vilseledande eller felaktiga uppgifter om egenskaperna hos eller ursprunget för hållbara flygbränslen som leverantören har tillhandahållit i enlighet med artikel 9.2 och artikel 10 i den förordningen. Med påföljdsavgift avses ”sanktionsavgift” enligt artikel 12 i förordningstexten. Enligt förordningen förutsätts det emellertid inte att påföljden ska vara av straffrättslig karaktär.

11 b §. Påförande av påföljdsavgift och påföljdsavgiftens storlek för flygbränsleleverantörer. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 b §, enligt vilken Energimyndigheten påför flygbränsleleverantörer påföljdsavgifter på det sätt som förutsätts i 11 a §. I paragrafens 2–4

mom. föreslås bestämmelser om beräkningsgrunderna för påföljdsavgiftens storlek när det gäller de överträdelser som avses i 11 a § 1 mom. 1-3 punkten. Enligt 5 *mom.* föreslås att när påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas. Enligt paragrafens 6 *mom.* föreslås att Energimyndigheten när den påför en påföljdsavgift ska motivera den metod med vilken priset på flygbränsle, hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle har fastställts på Europeiska unionens marknad för flygbränsle. Därutöver föreslås att metoden ska grunda sig på verifierbara och objektiva kriterier inklusive den senaste tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

11 c §. *Energimyndighetens skyldighet att säkerställa leverans av den mängd flygbränsle som motsvarar underskottet.* Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 d § enligt vars 1 *mom.* Energimyndigheten ska säkerställa att alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 i den förordningen när det gäller minimiandelarna hållbara flygbränslen och syntetiska flygbränslen under en viss i artikel 3.23 i förordningen avsedd rapporteringsperiod, under den efterföljande rapporteringsperioden ska förse marknaden med en mängd av respektive bränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden. Artikel 12.8 i nämnda förordning innehåller bestämmelser om förfarandet. Enligt paragrafens 2 *mom.* ska fullgörandet av skyldigheten inte befria flygbränsleleverantören från skyldigheten att betala påföljdsavgift.

11 d §. *Viss typ av begäran från flygbränsleleverantörer.* Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 d § enligt vilken Energimyndigheten ska behandla en begäran som avses i artikel 11.8 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport från en flygbränsleleverantör. Bestämmelser om behandlingen av begäran finns i artikel 11.8 i den förordningen. Bestämmelser om behandlingen av begäran finns i artikel 11.8 i den förordningen. Enligt artikel 11.8 i förordningen ska för flygbränsleleverantörer som inte har sin huvudsakliga verksamhetsort i en medlemsstat den ansvariga medlemsstaten vara den där flygbränsleleverantören levererade mest flygbränsle under 2023 eller under det år då flygbränsleleverantören för första gången tillhandahöll flygbränsle på unionsmarknaden, om detta infallit senare. En sådan flygbränsleleverantör får lämna in en motiverad begäran till sin behöriga myndighet om ändrad tilldelning till en annan medlemsstat om den under de två år som föregår begäran har levererat största delen av sitt flygbränsle i den medlemsstaten. Beslutet om ändrad tilldelning ska fattas inom sex månader från flygbränsleleverantörens begäran, ska godkännas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat till vilken den ändrade tilldelningen sker och ska översändas till kommissionen och byrån utan onödigt dröjsmål. Det ska tillämpas från början av den rapporteringsperiod som följer på dagen för antagandet av beslutet.

13 §. *Ändringssökande.* Det föreslås att det till 13 § 1 *mom.* som gäller ändringssökande fogas rätt att begära omprövning av ett beslut som har fattats med stöd av den föreslagna 11 a §.

14 b §. *Verkställighet av påföljdsavgifter och felavgifter.* I lagen föreslås en ny 14 b § med bestämmelser om verkställigheten av påföljdsavgifter och felavgifter. Genom det föreslagna tillägget finns det bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgift och felavgift som avses i lagens 11, 11 a och 12 § i lagen om verkställighet av böter. Någon ränta tas ut på påföljdsavgifter eller felavgifter.

I 2 *mom.* föreslås det bestämmelser om preskribering av påföljdsavgifter. Det föreslås att påföljdsavgifter ska preskriberas fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades. Det är motiverat att föreskriva att preskriptionstiden för

verkställighet av påföljdsavgift är fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades. Det motsvarar preskriptionstiden för bötesstraff.

7.3 Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

1 §. Lagens tillämpningsområde. Det föreslås att lagens 1 § 2 mom. 30 punkten ändras så att punkten i slutet av meningen ersätts med ett kommatecken. Det föreslås att det till 1 § 2 mom. fogas nya 31 och 32 punkter. Enligt 31 punkten verkställs på det sätt som föreskrivs i lagen också de påföljdsavgifter som avses i 151 a § och 151 b § i luftfartslagen. Enligt 32 punkten verkställs på det sätt som föreskrivs i lagen också påföljdsavgifter enligt 11 och 11 a § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport samt felavgifter enligt 12 § i den lagen.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

De föreslagna lagändringarna förutsätter inga bestämmelser på lägre nivå än lag och avsikten är inte att bereda sådana.

9 Ikraftträdande

Lagen om ändring av luftfartslagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

Lagen om ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport avses träda i kraft så snart som möjligt.

Lagen om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter avses träda i kraft så snart som möjligt.

10 Verkställighet och uppföljning

Genomförandet av förordningen om hållbara bränslen för lufttransport följs upp på basis av kommissionens rapport om tillämpningen av förordningen. Senast den 1 januari 2027 första gången och därefter vart fjärde år ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. I rapporten ska bedömas behovet av att se över förordningens tillämpningsområde, definitionen av hållbara flygbränslen, i artikel 4 och i bilaga I avsedda bränslen som främjas samt nivån på påföljderna. Som ett led i den första rapporten eller i en separat rapport som tidigare lagts fram för Europaparlamentet och rådet utvärderar kommissionen potentiella åtgärder för att optimera bränsleinhållet i flygbränslen.

11 Förhållande till andra propositioner

11.1 Samband med andra propositioner

Avsikten är att den regeringsproposition med förslag till lag om ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport som är under beredning vid arbets- och näringsministeriet enligt planerna lämnas till riksdagen i slutet av september. Ovannämnda regeringsproposition ska vid behov samordnas med denna proposition.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Allmänt

Lagförslag 1 och 2 i regeringens proposition innehåller bestämmelser (lagrum) om påföljdsavgifter. Därför är propositionen av betydelse med avseende på den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 § i grundlagen och den grundläggande rättigheten till rättsskydd enligt 21 § 1 mom. i grundlagen. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses.

12.2 Allmänna förutsättningar för påföljdsavgifter

12.2.1 Den straffrättsliga legalitetsprincipen

Enligt propositionen föreslås i bestämmelserna 151 a och 153 b § i lagförslag 1 samt 11 a § i lagförslag 2 ingå nya administrativa avgiftssanktioner som förutsätts enligt förordningen om hållbara bränslen för lufttransport som en följd av överträdelse av vissa skyldigheter enligt förordningen. Utöver rekvisiten föreslås i lagförslagen bestämmelser om förfarandet för påförande av påföljder, påföljdernas storlek och om verkställigheten av dem.

Grundlagsutskottet har i sin etablerade utlåtanedpraxis ansett att den i 8 § i grundlagen avsedda straffrättsliga legalitetsprincipen inte sträcker sig direkt till administrativa påföljder. Ursprungligen har frågan uppmärksamats med tanke på kravet på exakthet (GrUU 74/2002 rd, s. 5/I). Senare har utskottet regelmässigt upprepat omnämmandet av det här allmänna kravet på exakthet i fråga om förslag som har gällt administrativa påföljdsavgifter (t.ex. GrUU 57/2010 rd, s. 2/II, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 17/2012 rd, s. 5/II, GrUU 15/2014 rd, s. 2/I, GrUU 28/2014 rd, s. 2/II, GrUU 10/2016 rd, s. 7, GrUU 15/2016 rd, s. 4–5, GrUU 2/2017 rd, s. 5, GrUU 39/2017 rd, s. 2, GrUU 9/2018 rd, s. 3, GrUU 12/2019 rd, s. 8, 13/2019 rd, s. 8, GrUU 21/2020 rd, s. 2 och GrUU 46/2021 rd, 13 punkten).

Grundlagsutskottet har emellertid också ansett att bestämmelserna om administrativa påföljdsavgifter ska uppfylla tillräckliga krav på att bestämmelserna ska vara exakta och tydliga. Även om kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen inte i sig riktar sig mot regleringen om administrativa påföljder anser utskottet att det allmänna kravet på exakthet inte kan förbigås ens i en reglering av detta slag (t.ex. (GrUU 74/2002 rd, s. 5/I). Utskottet har ansett att det i lagen ska lagstiftas exakt om påföljder och grunden för deras storlek och om rättsskyddet för den betalningsskyldige och grunderna för verkställigheten av lagen (t.ex. GrUU 32/2005 rd, s. 4, GrUU 55/2005 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd, s. 2/II, GrUU 10/2016 rd, s. 7, GrUU 12/2019 rd, s. 8 och GrUU 46/2021 rd, 12 punkten).

I 151 a och 151 b § i lagförslag 1 samt i 11 a § i lagförslag 2 föreskrivs det på det sätt som legalitetsprincipen kräver tillräckligt noggrant avgränsat och exakt om de typer av gärningar och försummelser som föreslås att ska sanktioneras som överträdelser.

12.2.2. Tillräknande

Oskuldspresumtionen hör till de garantier för en rättvis rättegång och god förvaltning som tryggas i 21 § i grundlagen. Enligt den principen innehas bevisbördan i brottmål alltid av åklagaren. Oskuldspresumtionen bör i regel iaktas också när en administrativ sanktion som kan jämföras med ett straffrättsligt straff åläggs. Ett centralt rättsstatligt krav är således att en administrativ sanktion uttryckligen ska gälla den som gör sig skyldig till en överträdelse och myndigheten ska lägga fram tillräckliga bevis för att en påföljd ska kunna åläggas. I princip bör

administrativa sanktioner utformas så att de inte endast grundar sig på strikt objektiva ansvar. I den föreslagna lagstiftningen har man därför beaktat aktörens oaksamhet och uppsåtlighet.

Enligt artikel 12 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport ska påföljderna vara effektiva, proportionella och avskräckande, och de ska beakta överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. Lagutskottet har i sitt utlåtande ansett att eftersom det vid bedömningen av avgiftens storlek ska tas hänsyn till förfarandets art och skadlighet och hur ofta förfarandet upprepas, är det i regel inte fråga om strikt ansvar (LaUU 17/2017 rd, s. 3).

De påföljdsavgifter som ska föreslås baserar sig helt och hållet på de skyldigheter som åläggs enligt EU:s lagstiftning. Utgångspunkten vid tolkningen av begrepp som definierar området för tillräknande är att tolkningen till sitt innehåll är likadan i alla situationer som gäller administrativa betalningspåföljder (se t.ex. EU-domstolens *Intertanko*-avgörande, C-308/06).

12.2.3. Förfarande för påförande av påföljdsavgift

Förvaltningslagen ska tillämpas på påförande av sanktionsavgifter som föreslås i denna proposition. Eftersom det i lagförslag 1 och 2 inte föreskrivs om förfarandet för påförande av beslut om påföljdsavgift, tillämpas förvaltningslagen (434/2003) som en allmän lag om förvaltning på det. Enligt 31 § i förvaltningslagen ska en myndighet se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt. Myndigheten ska i detta syfte skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet ska kunna avgöras (myndighetens utredningsskyldighet). Enligt grundlagsutskottets utlåtandepaxis innebär den nämnda bestämmelsen i förvaltningslagen utgångsmässigt att påförandet av administrativa påföljdsavgifter inte baserar sig på omvänd bevisbörda (GrUU 32/2005 rd, s. 3/II och GrUU 9/2018 rd, s. 6). Förvaltningslagen utgör också i övrigt en tillräcklig grund med tanke på rättsskyddet när de föreslagna påföljdsavgifterna fastställs.

Behörigheten att påföra påföljdsavgifter ges till en sådan myndighet som har de bästa förutsättningarna och sakkunskapen att bedöma de omständigheter som ligger till grund för påförandet. I fråga om lagförslag 1 är Transport- och kommunikationsverket behörig myndighet och i fråga om lagförslag 2 Energimyndigheten.

12.2.4 Rättsskydd

Ändring ska kunna sökas i beslut om påförande av en administrativ påföljdsavgift med stöd av 21 § i grundlagen. Bestämmelser om ändringssökande ingår i 181 § i luftfartslagen och i 13 § i lagen om distributionsskyldighet. Kravet uppfylls i förslaget, eftersom ändring kan sökas i påföljdsavgifterna. Enligt förslaget ska ändring först sökas genom begäran om omprövning hos den myndighet som fattat beslutet. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Förvaltningsdomstolens beslut får sedan överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd i enlighet med 107 § och på den grund som avses i 111 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

Påföljdsavgifter som Transport- och kommunikationsverket och Energimyndigheten påfört samt en felavgift är verkställbar endast om den vunnit laga kraft, och förvaltningsdomstolens avgörande i ett ärende som gäller sökande av ändring är verkställbart i enlighet med vad som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

12.3 Nationellt handlingsutrymme i fråga om påföljdsavgifter

I förordningen om hållbara bränslen för lufttransport förutsätts att medlemsstaterna ska föreskriva om sanktioner för överträdelse av förordningen samt vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att dessa sanktioner genomförs. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, och de ska särskilt beakta överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. Därför bör de myndigheter som påför påföljdsavgifter ges prövningsrätt i fråga om påföljdsavgiftens storlek.

Enligt förordningen ska medlemsstaterna utfärda bestämmelser om påföljder för luftfartygsoperatörer, flygbränsleleverantörer och unionsflygplatsernas ledningsenheter när rekvisiten i förordningen uppfylls. Rekvisiten i förordningen är detaljerade och det är inte möjligt att nationellt avvika från dem. Genom nationell lagstiftning ska inte skapas sådana sanktioner som inte direkt krävs enligt förordningen.

Förordningen förutsätter att följden blir böter om rekvisiten uppfylls. Med böter avses dock inte att påföljden ska vara straffrättslig. Enligt ultima ratio-principen bör straffrätten användas som en sista utväg. Med beaktande av förordningens ramvillkor och att straffrättslig reglering ska användas som en sista utväg, föreslås i denna regeringsproposition att s.k. administrativa påföljdsavgifter ska vara de påföljder som förordningen kräver.

Förordningen lämnar mycket sparsamt med nationellt handlingsutrymme är det gäller påföljdssystemet. Prövningsrätt ges emellertid i fråga om påföljdsavgifternas storlek. Enligt förordningen förutsätts att den påföljdsavgift som påförs för överträdelse av en luftfartygsoperatörs tankningsskyldighet ska vara minst dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden. På motsvarande sätt ska den påföljdsavgift som påförs för överträdelse av skyldigheten för en flygbränsleleverantör att tillhandahålla minimiandelarna av hållbart flygbränsle vara minst dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller de fastställda minimiandelarna. Nationellt kan det föreskrivas om en högre miniminivå för påföljdsavgifterna än vad förordningen förutsätter. Enligt propositionen anses att det inte finns sådana särskilda och vägande skäl till att fastställa en högre minimigräns för påföljdsavgifterna än vad förordningen förutsätter av medlemsstaterna.

Nationell prövningsrätt har också getts i fråga om maximibeloppet av påföljdsavgiften för ovannämnda luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer. I förordningen fastställs minimibeloppet av påföljdsavgiften för luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer schematiskt så som beskrivs ovan, men det föreskrivs inte om maximibeloppet. Förordningen förutsätter emellertid att man vid påförandet av påföljder beaktar överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning, det bör således fastställas ett intervall för påföljdsavgiftens storlek.

Nationell prövningsrätt har dessutom getts i fråga om grunderna för bestämmande av påföljdsavgifter för unionsflygplatsernas ledningsenheter.

12.4 Påföljdssystemets godtagbarhet och proportionalitet

Bestämmelserna om administrativa påföljdsavgifter bör uppfylla godtagbarhetskravet som hör till förutsättningarna för att de grundläggande fri- och rättigheterna ska kunna begränsas. Vad gäller bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter förutsätter godtagbarhetskravet att det ska finnas ett med tanke på tillsynens effektivitet och funktionalitet motiverat behov av

påföljdsbestämmelser som uttryckligen talar för att en påföljdsavgift ska införas för att det samhällseliga mål som ligger bakom tillsynssystemet ska nås. Den administrativa påföljdsavgiften ska vara en administrativ påföljd som tillgrips som en sista utväg för att målen för regleringen inom branschen ska nås och intressena skyddas. Om samma mål kan uppnås genom andra administrativa påföljder eller metoder ska dessa användas i första hand.

Förordningen om hållbara flygbränslen för flygtransport förpliktar att utfärda bestämmelser om ett påföljdssystem där försummelse av vissa skyldigheter leder till sanktioner. I enlighet med vad som anförts ovan finns det således inget nationellt handlingsutrymme i fråga om huruvida man ska utfärda bestämmelser om ett påföljdssystem eller inte. Genom nationella bestämmelser åläggs sanktioner endast för sådana gärningar som förordningen förutsätter.

Enligt förordningen krävs det påföljder för att man ska kunna säkerställa lika villkor för den inre luftfartsmarknaden och för att säkerställa att unionens klimatmål efterlevs. Påföljdsnivån har dimensionerats i relation till miljöskador och till olägenheter som bristande efterlevnad av bestämmelser har orsakat med avseende på de lika villkoren på den inre marknaden.

Så som beskrivs ovan finns det ringa nationellt handlingsutrymme när det gäller påföljdsavgifternas storlek. Grunderna för bestämmande av påföljdsavgifter som ska påföras luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer är exakta i förordningen och nationellt kan det fastställas en högre miniminivå för dem. Därutöver förutsätter Finlands rättsordning att påföljdsavgifternas belopp eller maximibelopp framgår av lag. Därför föreslås att även maximibeloppet för påföljdsavgifterna ska kunna regleras nationellt. Så som nämnts ovan ska maximibeloppet genomföras så att det fastställs ett intervall, enligt vilket beloppet ska vara minst två men högst fyra gånger det belopp som fås vid beräkningen. Om talet fyra väljs som maximikoefficient kan myndigheten vid bedömningen av överträdelsen av skyldigheten högst fördubbla minimipåföljden. Inom det föreslagna intervallet beaktas överträdelsens art så som förutsätts enligt förordningen vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek och aktörerna ges en uppfattning om den största påföljden.

Grunderna för bestämmande av storleken på påföljdsavgifterna för luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer som förutsätts i förordningen innehåller ett flertal variabler. I beräkningsformeln ska beaktas mängden icke-levererat hållbart flygbränsle, otankad mängd flygbränsle samt prisuppgifter för flygbränsle. Bedömningen försvaras dessutom av ytterligare skyldigheter som gäller minimiandelar av hållbara flygbränslen och prisutvecklingen på flygbränslen. Av dessa orsaker är det mycket vanskligt att ange en exakt storleksklass för de påföljdsavgifter som eventuellt ska påföras.

Förordningen innehåller däremot inga bestämmelser om storleken på de påföljdsavgifter som ska påföras en unionsflygplats ledningsenhet. Det finns inga klara anvisningar om påföljdsavgiftens storlek i euro och bedömningen av dess proportionalitet. Påföljdsavgifternas maximibelopp varierar avsevärt från fall till fall.

Enligt luftfartslagens föreslagna 151 b § ska den påföljdsavgift som påförs en unionsflygplats ledningsenhet vara högst 100 000 euro. Summan bedöms med beaktande av aktörernas ekonomiska ställning vara proportionerlig men ändå tillräckligt förebyggande för att skydda det bakomliggande skyddsintresset. Påföljdsavgiftens belopp ska grunda sig på en helhetsbedömning och bestämmelser om de omständigheter som ska beaktas föreslås i 151 § b § i luftfartslagen.

12.5 Ställningstagande till förenligheten med grundlagen och lagstiftningsordningen

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Eftersom förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i luftfartslagen (864/2014) 2 § 30 punkten, 3 § 1 mom. 7 punkten och 153 § 1 och 3 mom., sådana de lyder, 2 § 30 punkten i lag 174/2023, 3 § 1 mom. 7 punkten i lag 965/2018, 153 § 1 mom. delvis ändrat i lag 1327/2021 och 153 § 3 mom. i lag 965/2018, samt
fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 534/2020, 1327/2021 och 174/2023, nya 31 och 32 punkter, till 3 § 1 mom., sådant det lyder i lagarna 965/2018 och 1327/2021, nya 8 och 9 punkter, till lagen en ny 93 §, i stället för den 93 § som upphävts genom lag 534/2020, och till lagen nya 93 a-93 c och till lagen nya 151 a-151 d § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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

31) *infrastrukturförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU,

32) *elförsörjning till stillastående luftfartyg* elförsörjning enligt artikel 2.23 i infrastrukturförordningen till parkerade luftfartyg.

3 §

Behöriga myndigheter

Transport- och kommunikationsverket är nationell luftfartsmyndighet i Finland. Utöver vad som i denna lag föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter, är Transport- och kommunikationsverket behörig nationell myndighet enligt följande av Europeiska unionens rättsakter:

7) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (*förordningen om flygplatsbuller*),

8) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (*förordningen om hållbara bränslen för lufttransport*) till den del den gäller de rättigheter och skyldigheter som föreskrivs för luftfartygsoperatörer som avses i artikel 3.3 och unionsflygplatsernas ledningsenheter som avses i artikel 3.2 i den förordningen,

9) infrastrukturförordningen till den del den gäller i artikel 12 i den förordningen avsedda krav som gäller elförsörjning till stillastående luftfartyg.

93 §

Elförsörjning till stillastående luftfartyg

Flygplatsoperatören ansvarar för att elförsörjningen till stillastående luftfartyg säkerställs i enlighet med artikel 12 i infrastrukturförordningen.

Med avvikelse från 1 mom. behöver el inte levereras till en sådan remoteplats för luftfartyg som avses i artikel 12.2 i infrastrukturförordningen.

93 a §

Behandling av begäran om tankningskrav

Transport- och kommunikationsverket ska i enlighet med artikel 5 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport behandla en begäran enligt artikel 5.3 i den förordningen av en luftfartygsoperatör som avses i artikel 3.3 i den förordningen och fatta beslut om begäran.

93 b §

Anmälningar från unionsflygplatsens ledningsenhet

Transport- och kommunikationsverket ska behandla anmälningar från luftfartygsoperatörer som avses i artikel 3.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport om brister hos sådana unionsflygplatsers ledningsenheter som i artikel 3.2 i den förordningen att fullgöra skyldigheten enligt artikel 6.1 i den förordningen. Bestämmelser om förfarandet finns i den nämnda artikeln i den förordningen.

93 c §

Vissa anmälningar

Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av flygplatsoperatören besluta att flygplatsen i fråga ska betraktas som en sådan unionsflygplats som avses i artikel 3.1 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Bestämmelser om begäran och beslut finns i artikel 2.2. i den förordningen.

De beslut som avses i artikel 2.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och som gäller behandling såsom luftfartygsoperatör ska anmälas till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ska anmäla om beslutet. Bestämmelser om förfarandet finns i den nämnda artikeln i den förordningen.

14 kap.

Administrativa påföljder som gäller tillstånd, anmälningar och godkännanden

151 a §

Påföljdsavgift för luftfartygsoperatörer

Transport- och kommunikationsverket påför en luftfartygsoperatör som avses i artikel 3.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport en påföljdsavgift, om operatören uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot eller försummar tankningskravet enligt artikel 5 i den förordningen.

Påföljdsavgiftens belopp ska vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden. När påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas.

Transport- och kommunikationsverket ska i beslutet om påförande av påföljdsavgift motivera den metod med vilken priset på flygbränsle har fastställts på Europeiska unionens marknad för flygbränsle. Metoden ska grunda sig på verifierbara och objektiva kriterier, inklusive den senaste tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

Transport- och kommunikationsverket kan befria en luftfartygsoperatör från en påförd påföljdsavgift, om luftfartygsoperatören kan visa att försummelsen av skyldigheterna enligt artikel 5 berodde på exceptionella och oförutsebara omständigheter som var oberoende av operatörens vilja och vars verkningar inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

151 b §

Påföljdsavgift för unionsflygplatsens ledningsenhet

Transport- och kommunikationsverket påför en unionsflygplats ledningsenhet som avses i artikel 3.2 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport en påföljdsavgift, om ledningsenheten uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att vidta behövliga åtgärder för att avhjälpa en brist på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer enligt artikel 3.3 i den förordningen till flygbränslen som innehåller minimiandelar av hållbara flygbränslen i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 6.3 i den förordningen.

Påföljdsavgiften får uppgå till högst 100 000 euro. När påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas.

151 c §

Verkställighet av påföljdsavgift

De påföljdsavgifter som avses i 151 a och 151 b § ska betalas till staten. Bestämmelser om verkställigheten av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

En påföljdsavgift preskriberas fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades.

151 d §

Rapport om användningen av intäkterna från påföljdsavgifter

Transport- och kommunikationsverket offentliggör rapporter om användningen av intäkterna från de påföljdsavgifter som avses i 151 a och 151 b § samt i 11 a § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) på det sätt som anges i artikel 12.10 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av tjänsteleverantörer, tillståndshavare, andra aktörer och personer vars rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag få de uppgifter som är nödvändiga för utförande av uppgifter enligt denna lag. Uppgifterna ska lämnas ut utan obefogat dröjsmål, i den form som myndigheten begärt och avgiftsfritt.

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Energimyndigheten få behövliga uppgifter för fullgörande av de myndighetsuppgifter verket har enligt 93 b §. Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Tullen få behövliga uppgifter för förfaranden för godkännande av sådana säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare som avses i 146§.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

2.

Lag

om ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) 2 § 1 mom. 15 punkten och 13 § 1 mom., sådana de lyder i lag 603/2021, och
fogas till 1 §, sådan den lyder i lag 603/2021, ett nytt 2 mom., till 2 § 1 mom., sådant det lyder i lag 603/2021, en ny 16 punkt, till 3 §, sådan den lyder i lag 603/2021, ett nytt 5 mom., till 4 §, sådan den lyder i lagarna 802/2020 och 1134/2022, ett 4 mom. och till lagen nya 11 a–11 d § och 14 b § som följer:

1 §

Lagens syfte

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. är syftet med lagen också att verkställa Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (förordningen om hållbara bränslen för lufttransport) till den del det är fråga om myndighetsuppgifter som följer av skyldigheter och rättigheter för flygbränsleleverantörer och om ett påföljdssystem för flygbränsleleverantörer.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

15) *energiinnehåll* ett drivmedels nedre värmevärde; när energiinnehållet bestäms anses drivmedlet vara levererat vid en temperatur av 15 grader Celsius,

16) *flygbränsleleverantör* den som har äganderätten till sådant flygbränsle som avses i artikel 3.6 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport eller sådan vätgas för luftfart som avses i artikel 3.17 i den förordningen innan flygbränslet eller vätgasen överläts till ett luftfartyg på en unionsflygplats som avses i artikel 3.1 i den förordningen.

3 §

Distributionsskyldighet och lagens tillämpningsområde

Bestämmelserna i 1, 3, 4, 9, 11 a–11 d, 13, 14 a och 14 b § i denna lag tillämpas på flygbränsleleverantörer.

4 §

Behöriga myndigheter och utlämnande av uppgifter

Energimyndigheten är behörig myndighet enligt artikel 11 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport i ärenden som gäller flygbränsleleverantörer.

11 a §

Påföljdsavgift för flygbränsleleverantörer

Påföljdsavgift påförs flygbränsleleverantör som uppsåtligen eller av oaktsamhet,

1) underlåter att fullgöra de skyldigheter i fråga om minimiandelar av hållbara flygbränslen som anges i artikel 4 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport,

2) underlåter att fullgöra de skyldigheter som anges i artikel 4 i den förordningen och som gäller minimiandelar av i den förordningen avsedda syntetiska flygbränslen och genomsnittliga andelar av syntetiska flygbränslen åren 2030-2034,

3) har lämnat vilseledande eller felaktiga uppgifter om egenskaperna hos eller ursprunget för hållbara flygbränslen som leverantören har tillhandahållit i enlighet med artikel 9.2 och artikel 10 i den förordningen.

11 b §

Påförande av påföljdsavgift och påföljdsavgiftens storlek för flygbränsleleverantörer

Energimyndigheten påför de påföljdsavgifter som avses i 11 a §.

Beloppet av den påföljdsavgift som påförs med stöd av 11 a § 1 mom. 1 punkten ska vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset per ton på konventionellt flygbränsle enligt artikel 3.14 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och hållbart flygbränsle enligt artikel 3.7 i den förordningen multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller de minimiandelar som avses i artikel 4 i den förordningen och bilaga I till den förordningen.

Beloppet av den påföljdsavgift som påförs med stöd av 11 a § 1 mom. 2 punkten ska vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset per ton på syntetiskt flygbränsle enligt artikel 3.12 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och konventionellt flygbränsle enligt artikel 3.14 i den förordningen multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller de minimiandelar som avses i artikel 4 i den förordningen och bilaga I till den förordningen. För att undvika dubbel påföljd ska i påföljdsavgiftens storlek beaktas eventuella påföljdsavgifter som påförts flygbränsleleverantören för underlåtenhet att iaktta de skyldigheter i fråga om minimiandelen syntetiska flygbränslen som avser tidsperioden 2030-2034.

Beloppet av den påföljdsavgift som påförs med stöd av 11 a § 1 mom. 3 punkten ska vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset per ton på konventionellt flygbränsle enligt artikel 3.14 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och hållbart flygbränsle enligt artikel 3.7 multiplicerat med den mängd bränsle för vilken vilseledande eller felaktiga uppgifter har lämnats.

När påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas.

Energimyndigheten ska när den påför en påföljdsavgift motivera den metod med vilken priset på flygbränsle, hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle har fastställts på Europeiska unionens marknad för flygbränsle. Metoden ska grunda sig på verifierbara och objektiva kriterier, inklusive den senaste tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

11 c §

Energimyndighetens skyldighet att säkerställa leverans av den mängd flygbränsle som motsvarar underskottet

Energimyndigheten ska säkerställa att alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport när det gäller minimiandelarna hållbara flygbränslen och syntetiska flygbränslen under en viss rapporteringsperiod, under den efterföljande i förordningen avsedda rapporteringsperioden ska förse marknaden med en mängd av respektive bränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden enligt vad som föreskrivs i artikel 12 i den förordningen.

Fullgörandet av skyldigheten enligt 1 mom. befriar inte flygbränsleleverantören från skyldigheten att betala påföljdsavgift.

11 d §

Viss typ av begäran från flygbränsleleverantörer

Energimyndigheten ska behandla en begäran som avses i artikel 11.8 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport från en flygbränsleleverantör. Bestämmelser om behandlingen av begäran finns i artikel 11.8 i den förordningen.

13 §

Ändringssökande

Omprövning av ett beslut som arbets- och näringsministeriet har fattat med stöd av denna lag och av Energimyndighetens beslut som avses i 3 a, 5, 11 a och 12 § får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

14 b §

Verkställighet av påföljdsavgifter och felavgifter

Bestämmelser om verkställigheten av påföljdsavgifter och felavgifter som påförts med stöd av 11, 11 a och 12 § finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

De påföljdsavgifter och felavgifter som avses i 1 mom. preskriberas fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

3.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 30 punkten, sådan den lyder i lag 36/2024, och
fogas till 1 § 2 mom., sådan den lyder i lagarna 1183/2023, 23/2024 och 36/2024, nya 31 och 32 punkter som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

30) en avgift för trafikförseelse enligt 29 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005),
31) påföljdsavgifter enligt 151 a och 151 b § i luftfartslagen (864/2014),
32) påföljdsavgifter enligt 11 och 11 a § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) samt en felavgift enligt 12 § i den lagen.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 29 august 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i luftfartslagen (864/2014) 2 § 30 punkten, 3 § 1 mom. 7 punkten och 153 § 1 och 3 mom., sådana de lyder, 2 § 30 punkten i lag 174/2023, 3 § 1 mom. 7 punkten i lag 965/2018, 153 § 1 mom. delvis ändrat i lag 1327/2021 och 153 § 3 mom. i lag 965/2018, samt
fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 534/2020, 1327/2021 och 174/2023, nya 31 och 32 punkter, till 3 § 1 mom., sådant det lyder i lagarna 965/2018 och 1327/2021, nya 8 och 9 punkter, till lagen en ny 93 §, i stället för den 93 § som upphävts genom lag 534/2020, och till lagen nya 93 a-93 c och till lagen nya 151 a-151 d § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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

3 §

Behöriga myndigheter

Transport- och kommunikationsverket är nationell luftfartsmyndighet i Finland. Utöver vad som i denna lag föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter, är

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

30) leverantör av gemensamma informationstjänster för U-space en tjänsteleverantör som tillhandahåller gemensamma informationstjänster enligt artikel 2.4 i U-space-genomförandeförordningen i U-space-luftrum,

31) *infrastrukturförordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU,*

32) *elförsörjning till stillastående luftfartyg elförsörjning enligt artikel 2.23 i infrastrukturförordningen till parkerade luftfartyg.*

3 §

Behöriga myndigheter

Transport- och kommunikationsverket är nationell luftfartsmyndighet i Finland. Utöver vad som i denna lag föreskrivs om Transport-

Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket behörig nationell myndighet enligt följande av Europeiska unionens rättsakter:

7) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (förordningen om flygplatsbuller).

93 § har upphävts genom lag den 26 juni 534/2020"

Föreslagen lydelse

och kommunikationsverkets uppgifter, är Transport- och kommunikationsverket behörig nationell myndighet enligt följande av Europeiska unionens rättsakter:

7) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (förordningen om flygplatsbuller),

8) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (förordningen om hållbara bränslen för lufttransport) till den del den gäller de rättigheter och skyldigheter som föreskrivs för luftfartygsoperatörer som avses i artikel 3.3 och unionsflygplatsernas ledningsenheter som avses i artikel 3.2 i den förordningen,

9) infrastrukturförordningen till den del den gäller i artikel 12 i den förordningen avsedda krav som gäller elförsörjning till stillastående luftfartyg.

93 §

Elförsörjning till stillastående luftfartyg

Flygplatsoperatören ansvarar för att elförsörjningen till stillastående luftfartyg säkerställs i enlighet med artikel 12 i infrastrukturförordningen.

Med avvikelse från 1 mom. behöver el inte levereras till en sådan remoteplats för luftfartyg som avses i artikel 12.2 i infrastrukturförordningen.

93 a §

Behandling av begäran om tankningskrav

Transport- och kommunikationsverket ska i enlighet med artikel 5 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport behandla en begäran enligt artikel 5.3 i den förordningen av en luftfartygsoperatör som avses i artikel

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3.3 i den förordningen och fatta beslut om begäran.

93 b §

Anmälningar från unionsflygplatsens ledningsenhet

Transport- och kommunikationsverket ska behandla anmälningar från luftfartygsoperatörer som avses i artikel 3.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport om brister hos sådana unionsflygplatsers ledningsenheter som i artikel 3.2 i den förordningen att fullgöra skyldigheten enligt artikel 6.1 i den förordningen. Bestämmelser om förfarandet finns i den nämnda artikeln i den förordningen.

93 c §

Vissa anmälningar

Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av flygplatsoperatören besluta att flygplatsen i fråga ska betraktas som en sådan unionsflygplats som avses i artikel 3.1 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Bestämmelser om begäran och beslut finns i artikel 2.2. i den förordningen.

De beslut som avses i artikel 2.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och som gäller behandling såsom luftfartygsoperatör ska anmälas till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ska anmäla om beslutet. Bestämmelser om förfarandet finns i den nämnda artikeln i den förordningen.

14 kap

Administrativa påföljder som gäller tillstånd, anmälningar och godkännanden

14 kap.

Administrativa påföljder som gäller tillstånd, anmälningar och godkännanden

151 a §

Påföljdsavgift för luftfartygsoperatörer

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket påför en luftfartygsoperatör som avses i artikel 3.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport en påföljdsavgift, om operatören uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot eller försummar tankningskravet enligt artikel 5 i den förordningen.

Påföljdsavgiftens belopp ska vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden. När påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas.

Transport- och kommunikationsverket ska i beslutet om påförande av påföljdsavgift motivera den metod med vilken priset på flygbränsle har fastställts på Europeiska unionens marknad för flygbränsle. Metoden ska grunda sig på verifierbara och objektiva kriterier, inklusive den senaste tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

Transport- och kommunikationsverket kan befria en luftfartygsoperatör från en påförd påföljdsavgift, om luftfartygsoperatören kan visa att försummelsen av skyldigheterna enligt artikel 5 berodde på exceptionella och oförutsebara omständigheter som var oberoende av operatörens vilja och vars verkningar inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

151 b §

Påföljdsavgift för unionsflygplatsens ledningsenhet

Transport- och kommunikationsverket påför en unionsflygplats ledningsenhet som avses i artikel 3.2 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport en påföljdsavgift, om ledningsenheten uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att vidta behövliga åtgärder för att avhjälpa en brist på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer enligt artikel 3.3 i den förordningen till flygbränslen som innehåller minimiandelar av hållbara

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

flygbränslen i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 6.3 i den förordningen.

Påföljdsavgiften får uppgå till högst 100 000 euro. När påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas.

151 c §

Verkställighet av påföljdsavgift

De påföljdsavgifter som avses i 151 a och 151 b § ska betalas till staten. Bestämmelser om verkställigheten av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

En påföljdsavgift preskriberas fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades.

151 d §

Rapport om användningen av intäkterna från påföljdsavgifter

Transport- och kommunikationsverket offentliggör rapporter om användningen av intäkterna från de påföljdsavgifter som avses i 151 a och 151 b § samt i 11 a § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) på det sätt som anges i artikel 12.10 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

De som bedriver luftfartsverksamhet, luftfartygs ägare, innehavare och operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten ska, till den del de förfogar över eller har tillgång till informationen, på begäran av Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna lämna verket följande upplysningar för tillsynen över luftfartsverksamheten eller undersökning av undantagssituationer inom luftfarten:

1) uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder,

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av tjänsteleverantörer, tillståndshavare, andra aktörer och personer vars rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag få de uppgifter som är nödvändiga för utförande av uppgifter enligt denna lag. Uppgifterna ska lämnas ut utan obefogat dröjsmål, i den form som myndigheten begärt och avgiftsfritt.

Gällande lydelse

2) upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation,

3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,

4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar,

5) uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses,

6) de ansvariga personernas namn, personbeteckning och kontaktuppgifter.

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Tullen få behövliga uppgifter för förfaranden för godkännande av sådana säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare som avses i 146 §.

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Energimyndigheten få behövliga uppgifter för fullgörande av de myndighetsuppgifter verket har enligt 93 b §. Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Tullen få behövliga uppgifter för förfaranden för godkännande av sådana säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare som avses i 146§.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

I enlighet med riksdagens beslut:

ändras i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) 13 §, sådan den lyder i lag 802/2020, och

fogas till 1 §, sådan den lyder i lag 603/2021, ett nytt 2 mom., till 3 §, sådan den lyder i lag 603/2021, ett nytt 5 mom., till 4 §, sådan den lyder i lagarna 802/2020 och 1134/2022, ett nytt 4 mom. och till lagen nya 11 a-11 d och 14 b § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

1 §

Lagens syfte

Lagens syfte

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. är syftet med lagen också att verkställa Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (förordningen om hållbara bränslen för lufttransport) till den del det är fråga om myndighetsuppgifter som följer av skyldigheter och rättigheter för flygbränsleleverantörer och om ett påföljdssystem för flygbränsleleverantörer.

3 §

3 §

Distributionsskyldighet och lagens tillämpningsområde

Distributionsskyldighet och lagens tillämpningsområde

Bestämmelserna i 1, 3, 4, 9, 11 a-11 d, 13, 14 a och 14 b § i denna lag tillämpas på flygbränsleleverantörer.

4 §

4 §

Behöriga myndigheter och utlämnande av uppgifter

Behöriga myndigheter och utlämnande av uppgifter

Energimyndigheten är behörig myndighet enligt artikel 11 i förordningen om hållbara

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

bränslen för lufttransport i ärenden som gäller flygbränsleleverantörer.

11 a §

Påföljdsavgift för flygbränsleleverantörer

Påföljdsavgift påförs flygbränsleleverantör som uppsåtligen eller av oaktsamhet,

1) underlåter att fullgöra de skyldigheter i fråga om minimiandelar av hållbara flygbränslen som anges i artikel 4 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport,

2) underlåter att fullgöra de skyldigheter som anges i artikel 4 i den förordningen och som gäller minimiandelar av i den förordningen avsedda syntetiska flygbränslen och genomsnittliga andelar av syntetiska flygbränslen åren 2030-2034,

3) har lämnat vilseledande eller felaktiga uppgifter om egenskaperna hos eller ursprunget för hållbara flygbränslen som leverantören har tillhandahållit i enlighet med artikel 9.2 och artikel 10 i den förordningen.

11 b §

Påförande av påföljdsavgift och påföljdsavgiftens storlek för flygbränsleleverantörer

Energimyndigheten påför de påföljdsavgifter som avses i 11 a §.

Beloppet av den påföljdsavgift som påförs med stöd av 11 a § 1 mom. 1 punkten ska vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset per ton på konventionellt flygbränsle enligt artikel 3.14 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och hållbart flygbränsle enligt artikel 3.7 i den förordningen multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte upp-fyller de minimiandelar som avses i artikel 4 i den förordningen och bilaga I till den förordningen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Beloppet av den påföljdsavgift som påförs med stöd av 11 a § 1 mom. 2 punkten ska vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset per ton på syntetiskt flygbränsle enligt artikel 3.12 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och konventionellt flygbränsle enligt artikel 3.14 i den förordningen multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller de minimiandelar som avses i artikel 4 i den förordningen och bilaga I till den förordningen. För att undvika dubbel påföljd ska i påföljdsavgiftens storlek beaktas eventuella påföljdsavgifter som påförts flygbränsleleverantören för underlåtenhet att iaktta de skyldigheter i fråga om minimiandelen syntetiska flygbränslen som avser tidsperioden 2030-2034.

Beloppet av den påföljdsavgift som påförs med stöd av 11 a § 1 mom. 3 punkten ska vara minst dubbelt så stort och får vara högst fyra gånger så stort som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset per ton på konventionellt flygbränsle enligt artikel 3.14 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport och hållbart flygbränsle enligt artikel 3.7 multiplicerat med den mängd bränsle för vilken vilseledande eller felaktiga uppgifter har lämnats.

När påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas.

Energimyndigheten ska när den påför en påföljdsavgift motivera den metod med vilken priset på flygbränsle, hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle har fastställts på Europeiska unionens marknad för flygbränsle. Metoden ska grunda sig på verifierbara och objektiva kriterier, inklusive den senaste tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

11 c §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Energimyndighetens skyldighet att säkerställa leverans av den mängd flygbränsle som mots-varar underskottet

Energimyndigheten ska säkerställa att alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport när det gäller minimiandelarna hållbara flygbränslen och syntetiska flygbränslen under en viss rapporteringsperiod, under den efterföljande i förordningen avsedda rapporteringsperioden ska förse marknaden med en mängd av respektive bränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden enligt vad som föreskrivs i artikel 12 i den förordningen. Fullgörandet av skyldigheten enligt 1 mom. befriar inte flygbränsleleverantören från skyldigheten att betala påföljdsavgift.

11 d §

Viss typ av begäran från flygbränsleleverantörer

13 §

Ändringssökande

Omprövning av ett beslut som arbets- och näringsministeriet har fattat med stöd av denna lag och av Energimyndighetens beslut som avses i 3 a, 5 a och 12 § får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

Energimyndigheten ska behandla en begäran som avses i artikel 11.8 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport från en flygbränsleleverantör. Bestämmelser om behandlingen av begäran finns i artikel 11.8 i den förordningen.

13 §

Ändringssökande

Omprövning av ett beslut som arbets- och näringsministeriet har fattat med stöd av denna lag och av Energimyndighetens beslut som avses i 3 a, 5, 11 a och 12 § får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

14 b §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Verkställighet av påföljdsavgifter och felavgifter

Bestämmelser om verkställigheten av påföljdsavgifter och felavgifter som påförts med stöd av 11, 11 a och 12 § finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

De påföljdsavgifter och felavgifter som avses i 1 mom. preskriberas fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut:
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 30 punkten, sådan den lyder i lag 36/2024, och
fogas till 1 § 2 mom., sådan den lyder i lagarna 1183/2023, 23/2024 och 36/2024, nya 31 och 32 punkter som följer:

Gällande lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

30) en avgift för trafikförseelse enligt 29 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

30) en avgift för trafikförseelse enligt 29 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005),
31) påföljdsavgifter enligt 151 a och 151 b § i luftfartslagen (864/2014),
32) påföljdsavgifter enligt 11 och 11 a § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007) samt en felavgift enligt 12 § i den lagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .