

Aihe: VS: HE 80/2024 vp

Hei!

Ohessa vastauksia esitettyihin kysymyksiin.

1. *HE:n perusteluissa mainitaan asetuksen sisältämä joustomekanismi. Esityksestä ei kuitenkaan selviä, edellyttääkö joustomekanismi lainsäädäntöä. Mikä on LVM:n näkemys asiassa?*

LVM:n kanta: Hallituksen esityksessä käydään läpi asetuksen keskeinen sisältö ja sen vuoksi myös joustomekanismi. Joustomekanismista säädetään suoraan asetuksessa eikä se edellytä kansallista sääntelyä. Lisäksi, koska joustomekanismista on säädetty asetuksessa, siitä ei myöskään voi säätää kansallisesti. Joustomekanismin osalta jäsenmaille ei ole jätetty sääntelyllistä liikkumavaraa.

2. *Lentopolttoaineen toimittajaa koskeva määritelmä määrittää tahon, johon kohdistuu Suomessa asetuksen mukainen polttoaineen toimitusvelvoite. Onko myös niin, että määritelmä sisältää myös velvoitteen toimittaa kestävää polttoainetta kaikille asetuksen soveltamisalan piirissä oleville lentoasemille? Näitä lentoasemia on Suomessa Helsinki-Vantaa ja jatkossa ehkä myös Rovaniemi.*

LVM:n kanta: Lentopolttoaineen toimittajan määritelmä ei itsessään velvoita mihinkään, sillä lentopolttoaineen toimittajia koskeva velvoite toimittaa vähimmäisosuudet kestäviä lentopolttoaineita unionin lentoasemille tulee suoraan asetuksesta. Lentopolttoaineen toimittajan määritelmä osoittaa vain sen tahon, jota asetuksen velvoite koskee.

3. *Jos vastaus 2 kysymykseen on myönteinen, eikö silloin ole kyseessä asetuksen perustilanne, jonka mukaan toimittajan tulee toimittaa kaikille niille lentoasemille kestävää polttoainetta, joille se toimittaa fossiilista kerosiinia? Seuraako tästä se, ettei Suomessa voi soveltaa joustomekanismia? Jos näin, miksei LVM näe joustomekanismia Suomen lentoliikenteen näkökulmasta tarpeellisena?*

LVM:n kanta: Ministeriö katsoo, ettei lentopolttoaineen toimittajan määritelmästä seuraa sitä, että lentopolttoaineen toimittajan tulisi toimittaa kestäviä lentopolttoaineita kaikilla niillä lentoasemilla, joilla se toimittaa fossiilista kerosiinia. Kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet koskevat vain unionin lentoasemia, joita Suomessa on tällä hetkellä yksi.

Ministeriön käsityksen mukaan tilanteessa, jossa sekä Helsinki-Vantaan lentoasema että Rovaniemen lentoasema olisivat unionin lentoasemia, joustomekanismin hyödyntäminen olisi mahdollista näiden välillä, mikäli lentopolttoaineen toimittajat operoivat näissä kummassakin.

Suuret polttoaineen toimittajat toimivat usein useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Tämän vuoksi on syntynyt kysymys siitä, tuleeko joustomekanismi ymmärtää konserni- vai tytäryhtiötasolla. Jos lentopolttoaineen toimittaja tulkitaan konsernitasolla, silloin lentopolttoaineen toimittaja voisi periaatteessa hyödyntää joustomekanismia jäsenvaltioiden välillä. Jos taas lentopolttoaineen toimittaja ymmärretään tytäryhtiötasolla, joustomekanismi

toimisi vain niissä maissa, joissa tytäryhtiöt toimittavat lentopolttoainetta. Järjestelmän toimivuus konsernitasolla edellyttäisi EU-laajuisia yhteisymmärrystä siitä, että lentopolttoaineen toimittajat ymmärretään konsernitasolla. Tulkinnan lentopolttoaineen toimittajasta tekee toimivaltainen viranomainen ja toimivaltainen viranomainen määrittyy sen mukaan, missä jäsenmaassa on lentopolttoaineen toimittajan asetuksen tarkoittama päätoimipaikka. Suomessa toimivaltainen viranomainen olisi Energiavirasto. Toimivaltaiset viranomaiset soveltavat joustomekanismia asetusta tulkiten. Komission tietojen mukaan suurin osa jäsenmaista on ilmoittanut lentopolttoaineen toimittajan määritelmien soveltuvan suurten lentopolttoaineen toimittajien tytäryhtiöihin.

Ystävällisin terveisin

Joona Huhtakangas

Ylitarkastaja, Ilmasto- ja ympäristöyksikkö
Liikenne- ja viestintäministeriö