1. Specialmotivering

Lagen 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 förordningen om distributionsinfrastruktur 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 2.1.23 i förordningen om distributionsinfrastruktur. 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 förordningen om distributionsinfrastruktur. För att säkerställa att förordningen om distributionsinfrastruktur 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 förordningen om distributionsinfrastruktur. 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 flygplatsoperatörerna att svara för att elförsörjningen till stillastående luftfartyg säkerställs i enlighet med förordningen om distributionsinfrastruktur. Bestämmelsen är nödvändig för att EU-förordningen ska kunna tillämpas effektivt nationellt.

Enligt den föreslagna 93 § 1 mom. ska flygplatsoperatörerna ansvara för att stillastående luftfartyg får tillgång till elförsörjning i enlighet med förordningen om distributionsinfrastruktur. Artikel 12 i förordningen om distributionsinfrastruktur 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 naturligast att flygplatsoperatören åläggs att se till att elförsörjningen till stillastående luftfartyg genomförs i enlighet med kraven i förordningen om distributionsinfrastruktur.

Enligt artikel 12.1 i förordningen om distributionsinfrastruktur ska medlemsstaterna säkerställa elförsörjningen till stillastående luftfartyg vid alla flygplatser i TEN-T:s stomnät 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 förordningen om distributionsinfrastruktur 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 förordningen om distributionsinfrastruktur 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 förordningen om distributionsinfrastruktur 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 stomnät 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 förordningen om distributionsinfrastruktur 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 förordningen om distributionsinfrastruktur 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 förordningen om distributionsinfrastruktur. 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 förordningen om distributionsinfrastruktur. Enligt artikel 12.2 i förordningen om distributionsinfrastruktur 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 förordningen om distributionsinfrastruktur 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 § där det föreskrivs om luftfartygsoperatörens möjlighet att ansöka om temporär befrielse från tankningskravet enligt artikel 5 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska Transport- och kommunikationsverket behandla en i artikel 5.3 i nämnda förordning avsedd begäran och fatta ett beslut som omfattas av ändringssökande så som närmare föreskrivs i artikel 5.

**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 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport om brister hos sådana unionsflygplatsers ledningsenheter som avses i artikel 3 i den förordningen att följa skyldigheten som gäller tillgången till hållbara bränslen enligt artikel 6.1 i den förordningen så som föreskrivs i artikel 6 i den förordningen.

**93 c §.** *Vissa anmälningar om tillämpningsområdet*. 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 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Det föreslås att artikel 2.2 i den förordningen ska tillämpas på begäran och på beslutet.

Det föreslås att de beslut som avses i artikel 2.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport ska anmälas till Transport- och kommunikationsverket. Enligt förslaget ska Transport- och kommunikationsverket anmäla beslutet så som föreskrivs i artikel 2.3 i den förordningen.

**151 a §.** *Påföljdsavgifter 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 uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot eller försummar tankningskravet enligt artikel 5 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport en påföljdsavgift. 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 påföljdsavgiften 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. 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. Enligt förslaget ska Transport- och kommunikationsverket 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 samt på 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 fastställts enligt 1 mom., om luftfartygsoperatören kan visa att försummelsen av skyldigheterna enligt artikel 5 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport berodde på omständigheter som var oberoende av operatörens vilja, exceptionella och oförutsebara och vars verkningar inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

**151 b §.** *Påföljdsavgifter för unionsflygplatsens ledningsenhet*. Det föreslås att det till luftfartslagen fogas en ny 151 b § om påföljdsavgifter som ska påföras unionsflygplatsens ledningsenheter. Enligt 1 mom. påför Transport- och kommunikationsverket en påföljdsavgift för en unionsflygplats ledningsenhet, som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte fullgör sina skyldigheter som ålagts med stöd av artikel 6.3 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport för att åtgärda en brist på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer till flygbränslen som innehåller minimiandelar av hållbara flygbränslen. 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 §.** *Användning av inkomster från påföljdsavgifter.* Det föreslås att det till lagen fogas en ny 151 d § som innehåller bestämmelser om användningen av inkomster från påföljdsavgifter. De inkomster som influtit från påföljdsavgifter som avses i 151 a och 151 b § eller motsvarande penningvärde bör användas på det sätt som avses i artikel 12.10 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Enligt förordningen förutsätts att medlemsstaterna ska sträva efter att se till att inkomsterna 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 överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.

I paragrafens 2 mom. föreslås att Transport- och kommunikationsverket senast den 25 september 2026 och därefter vart femte år ska offentliggöra en rapport om användningen av de sammanlagda inkomster 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) samt information om nivån på inkomsterna på det sätt som förutsätts i artikel 12.10 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

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 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (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 §.** *Distributionsskyldighet och lagens tillämpningsområde*. Det föreslås att det till lagens 3 § fogas ett nytt 5 mom. enligt vilket 1, 3, 4, 11 a, 11 b, 11 c, 11 d, 13, 14, 14 a och 14 b § i lagen om distributionsskyldighet tillämpas på sådana flygbränsleleverantörer som avses i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Genom denna avgränsning begränsas tillämpningen av lagen om distributionsskyldighet i fråga om sådana flygbränsleleverantörer som avses i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport till sådana lagrum 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 den behöriga myndighet som avses i 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 §.** *Påföljdsavgifter för flygbränsleleverantörer*. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 a § enligt vilken en påföljdsavgift påförs en sådan flygbränsleleverantör som avses i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Påföljdsavgift ska enligt 1 mom. 1–3 punkten påföras en flygbränsleleverantör som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte uppfyller de i artikel 4 i förordningen avsedda skyldigheterna i fråga om minimiandelar av hållbara flygbränslen, och som inte uppfyller de i artikel 4 i förordningen avsedda skyldigheterna i fråga om minimiandelar av syntetiska flygbränslen och genomsnittliga andelar av syntetiska flygbränslen åren 2030–2034. Därutöver föreslås att påföljdsavgift påförs en flygbränsleleverantör 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 nämnda förordningen. Påföljdsavgift används för ”sanktionsavgift” som avses i artikel 12 i förordningstexten. Enligt förordningen förutsätts det emellertid inte att påföljden ska vara av straffrättslig karaktär.

**11 b §.** *Påförande av påföljdsavgifter och påföljdsavgifternas storlek för flygbränsleleverantörer*. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 b §, enligt vilken Energimyndigheten påför flygbränsleleverantörer påföljdsavgifter enligt vad som förutsätts i 11 a §. I paragrafens 2–4 mom. föreslås bestämmelser om beräkningsgrunderna för påföljdsavgiftens storlek när det gäller påföljdsavgifter enligt den föreslagna 11 a § 1 mom. 1-3 punkten. Enligt 5 mom. föreslås att när påföljdsavgift påförs ska överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning beaktas. Paragrafens 6 mom. föreslås innehålla bestämmelser om att Energimyndigheten i beslutet om påförande av 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 samt på den senaste tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport.

**11 c §.** *Användning av inkomster från påföljdsavgifter.* Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 c §, där det föreskrivs om användningen av inkomster från påföljdsavgifter. De inkomster som influtit enligt 11 a § eller motsvarande penningvärde bör användas på det sätt som avses i artikel 12.10 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport. Enligt förordningen förutsätts att medlemsstaterna ska sträva efter att se till att inkomsterna 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 överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.

**11 d §.** *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 förordningen om hållbara bränslen för lufttransport när det gäller minimiandelarna hållbara flygbränslen och syntetiska flygbränslen under en viss 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 enligt vad som föreskrivs i artikel 12 i den förordningen.

Enligt paragrafens 2 mom. ska fullgörandet av skyldigheten inte befria flygbränsleleverantören från skyldigheten att betala påföljdsavgift.

**11 e §.** *Viss typ av begäran från flygbränsleleverantörer*. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 e § enligt vilken Energimyndigheten ska behandla en begäran som avses i artikel 11.8 i förordningen om hållbara bränslen för lufttransport från en flygbränsleleverantör enligt artikel 3 i den förordningen så som föreskrivs närmare i nämnda punkt i den artikeln. 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 verkställighet 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. En påföljdsavgift 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 från det att ett lagakraftvunnet beslut om påförande av påföljdsavgift har meddelats. Det motsvarar preskriptionstiden för bötesstraff.

Lagen om ändring av 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.