

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi päästökauppalaki. Samalla voimassa oleva päästökauppalaki sekä laki lentoliikenteen päästökaupasta ehdotetaan kumottavaksi. Ehdotetulla lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu päästökauppadirektiivi laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökaupan osalta. Lisäksi ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön päästökauppadirektiiviin sisältyvät Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa hyväksytty lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA:a koskevat säännökset sekä uuden erillisen tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökaupan vuoden 2024 päästöjen raportointivelvoite, joka koskisi polttoaineen jakelijoita.

Voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lakiin lentoliikenteen päästökaupasta verrattuna useat pykälät säilyisivät sisällöllisesti pitkälti ennallaan, mutta lakia täydennettäisiin direktiivin muutosten myötä, poistettaisiin vanhentunutta sääntelyä sekä selkeytettäisiin lain rakennetta. Lisäksi uudistuksella ajantasaistettaisiin säännöksiä sekä huomioitaisiin päästökauppadirektiivin soveltamisalan laajennuksen myötä tarvittavat muutokset hallintoon ja ohjaukseen.

Esityksessä ehdotetaan, että päästökauppalaan soveltamisalaa laajennetaan ja täsmennetään vastaamaan päästökauppadirektiivin muutoksia. Muutetun päästökauppadirektiivin mukaisesti lain soveltamisala laajentuisi kattamaan meriliikenteen. Ehdotuksen mukaan laivayhtiöiden tulisi palauttaa päästöoikeuksia alusten päästöistä, jotka ovat aiheutuneet kaupallisen tarkoitukseen tehdystä matkasta tai tällaisen aluksen satamassa olon aikana. Hallitusohjelman mukaisesti esityksessä ehdotetaan otettavaksi käyttöön määräaikainen saaripoikkeus, jonka myötä matkustaja-aluksille ei muodostuisi päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Ahvenanmaan ja Mannermaan välisten matkojen osalta vuoden 2030 loppuun saakka. Voimassa olevaan lakiin verrattuna laitosten osalta suurimmat direktiivimuutokset edellyttävät lähes yksinomaan biomassaa polttoaineenaan käyttävien laitosten soveltamisalan rajausta koskevien ehtojen muuttamista sekä soveltamisalalla toimivien päästöttömien laitosten ja jätteenpolton sisällyttämistä soveltamisalaan.

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi direktiivissä säädetyt muutokset maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämiseen. Laitosten osalta maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää vähennetään hiilirajamekanismiasetuksen mukaisilla toimialoilla sekä sen myöntämisen ehtoja kiristetään 2026 alkaen siten, että jatkossa toiminnanharjoittajan tulee osoittaa toteuttaneensa direktiivissä määritettyjä energiatehokkuuden parantamiseen tähtääviä toimia saadakseen maksutta myönnettävät päästöoikeudet täysimääräisesti. Lentoliikenteen maksutta jaettavista päästöoikeuksista luovutaan asteittain vuoteen 2026 mennessä, lukuun ottamatta kestävien lentopolttoaineiden kannustinmekanismia, jolla pyritään maksutta jaettavien päästöoikeuksien kautta kaventamaan kestävien ja fossiilisten lentopolttoaineiden hintaeroa ja siten edistämään ympäristöystävällisempien polttoaineiden käyttöä sekä päästövähennyksiä. Meriliikenteelle ei myönnettäisi maksutta jaettavia päästöoikeuksia.

Esityksessä ehdotetaan muutoksia viranomaisten tehtäviin soveltamisalan laajennuksen myötä. Energiavirasto vastaisi laitosten valvonnasta sekä toimisi rekisterinpitäjänä ja Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi lento- ja meriliikenteen valvonnasta. Voimassa olevassa laissa säädetyt seu-

raamukset pysyisivät ennallaan, minkä lisäksi meriliikenteen osalta ehdotetaan direktiivin mukaisia seuraamuksia. Muutoksenhakua ehdotetaan esityksessä vastaamaan nykyisen yleislain eli oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain pääsääntöä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	6
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	7
2.1 Soveltamisala	7
2.2 Päästöoikeuksien ilmaisjako	8
2.2.1 Laitokset.....	8
2.2.2 Meriliikenne	11
2.2.3 Lentoliikenne	12
2.3 Kaikkia sektoreita koskevat muutokset.....	14
3 Nykytila ja sen arviointi.....	16
3.1 Laitokset.....	16
3.2 Meriliikenne	20
3.3 Lentoliikenne	21
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	23
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	23
4.1.1 Meriliikenteen sisällyttäminen soveltamisalaan.....	23
4.1.2 Laitosten soveltamisalaa koskevat muutokset.....	24
4.1.3 Lentoliikenteen soveltamisalaa koskevat muutokset	25
4.1.4 Muutokset päästöoikeuksien ilmaisjakoon.....	25
4.1.5 Lentoliikenteen päästöjen raportointi ja tarkkailu.....	27
4.1.6 Muut ehdotukset.....	27
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	27
4.2.1 Ympäristövaikutukset	27
4.2.2 Yritysvaikutukset	29
4.2.2.1 Laitokset.....	29
4.2.2.2 Meriliikenne	32
4.2.2.3 Lentoliikenne	34
4.2.3 Vaikutukset kuluttajiin	35
4.2.4 Kansantaloudelliset vaikutukset.....	37
4.2.5 Vaikutukset valtiontalouteen.....	38
4.2.6 Vaikutukset viranomaistoimintaan.....	40
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	41
5.1 Meriliikenteen saaripoikkeuksen soveltamatta jättäminen	41
5.2 Jätteenpolton sisällyttäminen täysimääräisesti päästökauppaan	42
6 Lausuntopalaute	46
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	46
8 Lakia alemman asteinen sääntely	99
9 Voimaantulo	100
10 Toimeenpano ja seuranta	100
11 Suhde muihin esityksiin.....	100
11.1 Suhde talousarvioesitykseen	100
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	100

12.1 Päästökaupan laajentuminen meriliikenteeseen	101
12.2 CORSIA-järjestelmän toimeenpano.....	104
LAKIEHDOTUS	107
LIITE I	143
LIITE II.....	144
PÄÄSTÖKAUPPALAIN LENTOLIIKENTEEN PÄÄSTÖKAUPAN JA CORSIA:N	
SOVELTAMISALAN RAJAUKSET	144
LIITE III	146
LIITE IV	146
PÄÄSTÖKAUPPADIREKTIIVIN ARTIKLAN 10 MUKAISET	
HUUTOKAUPPATULOJEN KÄYTTÖKOHTEET	146

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

EU:n päästökauppajärjestelmä on keskeisin unionitason politiikkatoimi päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. EU:n päästökaupan piiriin kuuluvat tällä hetkellä suuret teollisuus- ja energiantuotantolaitokset sekä Euroopan talousalueen (ETA-alue) sisäinen lentoliikenne. Päästökaupan tavoitteena on ohjata päästöjen vähentämiseen kustannustehokkaasti. Päästökaupalla on EU:n tasolla ollut merkittävä vaikutus päästöjen vähentämiseen.

Euroopan komissio antoi 14 päivänä heinäkuuta 2021 niin kutsutun 55-valmiuspaketin, jonka ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla asetetut velvoitteet vähentää EU:n nettokasvi-huonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä. Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi direktiiviehdotuksen EU:n päästökauppadirektiivin muuttamiseksi (COM (2021) 551 final) ja direktiiviehdotuksen päästökauppadirektiivin muuttamisesta lentoliikenteen osalta (COM (2021) 552 final). Lisäksi komissio antoi ehdotuksen päästökaupan markkinavakausvarantoa koskevan päätöksen muuttamisesta (COM (2021) 571 final). Edellä mainituilla ehdotuksilla pyritään saavuttamaan EU:n ilmastolakiin kirjatut tavoitteet.

Direktiivien päivitysten myötä pyritään vastaamaan kiristyneisiin päästövähennystavoitteisiin sekä laajentamaan päästökaupan vaikuttavuutta uusille toimialoille. Päästökauppadirektiivin soveltamisala on komission ehdotuksessa laajennettu sisällyttämällä meriliikenteen päästöt nykyiseen päästökauppaan. Meriliikenteen kansainvälisen luonteen takia meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähentävistä toimista on ennen komission antamaa 55-valmiuspakettia päätetty pääosin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (International Maritime Organization, IMO). Komission näkemyksen mukaan maailmanlaajuisista päästövähennystoimenpiteistä sopiminen IMO:ssa etenee kuitenkin hitaasti eikä kansainvälisessä meriliikenteessä siten ole toistaiseksi toimeenpantu toimia, jotka tukevat riittävässä määrin EU:n korotettujen ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Direktiivin päivityksen myötä päästökaupan ohjaus vaikutus ulotetaan myös taakanjakosektorille perustamalla erillinen, fossiilisen polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa. Lisäksi direktiivillä toimeenpannaan CORSIA-järjestelmän velvoitteet. Vuonna 2016 ICAO:n yleiskokouksessa jäsenvaltiot päättivät kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmä CORSIA toteuttamisesta. Siinä lentoyhtiöt hyvittävät päästöjänsä kasvun vuoteen 2019 verrattuna järjestelmän piirissä olevien valtioiden välisiltä reiteiltä ostamalla pääosin muiden alojen hankkeista peräisin olevia ilmastoyksiköitä. CORSIA käynnistyi vuoden 2021 alussa vapaaehtoisella kolmen vuoden pilottijaksolla. Pilottijaksoa seuraa niin ikään kolmivuotinen vapaaehtoinen jakso, jonka jälkeen järjestelmä tulee pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta globaalisti pakolliseksi vuoden 2027 alusta lukien. Euroopan unionissa CORSIA toimeenpannaan päästökauppadirektiivin kautta.

Direktiivin päivitysten yhteydessä ehdotetaan lisäksi muita päästövähennyksiä vahvemmin ohjaavia muutoksia nykyisiin laitoksiin koskeviin vaatimuksiin. Komission ehdotuksen mukaisesti muutokset yleiseen päästökauppaan (ml. lentoliikenne ja meriliikenne), CORSIA-järjestelmän toimeenpano sekä jakelijoiden 2024 raportointivelvoite tulisi saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä 31.12.2023 mennessä. Uusi erillinen jakelijoiden päästökauppa toimeenpannaan myöhemmässä vaiheessa 30.6.2024 mennessä.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Ehdotus päästökauppadirektiivin muuttamisesta (COM(2021) 551 final) annettiin 14.7.2021. Ehdotuksesta ja Suomen kannasta on annettu valtioneuvoston U-kirjelmä 60/2021 ja jatkokirjelmä. Asian käsittely eduskunnassa oli yhdistetty asiaan E 97/2021 vp ”55-valmiuspaketti tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta”. U-kirjeitä on käsitelty jaostoissa ennen niiden antamista eduskunnalle. Suomi on pitänyt neuvotteluiden aikana tärkeänä kiristää päästökaupan tavoitteita sekä ohjaavuutta. Suomi on suhtautunut kriittisesti biomassalaitosten soveltamisalan rajausta koskevan säännön muuttamiseen sekä ilmaisjaon ehdollistamiseen. Laitosten osalta epävirallista päästökauppalakityöryhmää, joka koostuu alan etujärjestöistä, on kuultu neuvotteluiden aikana.

Merenkulun osalta U-kirjelmien lisäksi valtioneuvosto antoi eduskunnalle E-kirjeen E 2/2022 vp meriliikennettä koskevien komission 55-valmiuspaketin ehdotusten vaikutuksista (E 2/2022 vp). E-kirjeellä täydennettiin U-kirjeiden vaikutusarviointeja. Liikenne- ja viestintäministeriö kuuli säännöllisesti sidosryhmiä meriliikenteen päästökaupan valmistelun aikana. Epävirallinen sidosryhmien ja viranomaisten edustajista koostunut meriliikenteen päästökaupan seurantar ryhmä perustettiin ennen komission direktiiviehdotuksen antamista ja se jatkoi toimintaansa neuvottelujen aikana.

U-kirjelmässä 60/2021 vp linjattiin meriliikenteen osalta, että päästökaupan soveltaminen meriliikenteeseen tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava ja kustannustehokas päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyvyyn. Valtioneuvosto kannatti meriliikenteen sisällyttämistä EU:n päästökauppaan, mutta korosti, että neuvotteluissa on kiinnitettävä erityistä huomiota vaikutuksiin Suomen meriklusteriin ja kansalliseen kilpailukykyyn. Tämän osalta keskeistä oli Suomen erityisolosuhteiden huomioiminen. Talvimerenkulun erityisolosuhteet sekä etäisyys muihin EU-maihin ja valtamerireiteille lisäävät merikuljetusten kustannuksia Suomen ulkomaankaupassa. Valtioneuvosto tuki komission ehdotuksen mukaista maantieteellistä kattavuutta meriliikenteen päästökaupalle ja ehdotusta tuoda meriliikenne päästökaupan velvollisuuksien piiriin asteittain. Talvimerenkulku huomioitiin lopullisessa direktiivissä vuoden 2030 loppuun asti käytössä olevalla helpotuksessa jääluokkien I A ja I AS aluksille. Näiden alusten päästöistä voidaan palauttaa 5% vähemmän päästöoikeuksia. Jäissä kulun aiheuttamaa rasitetta ei huomioitu. Maantieteellinen kattavuus sekä meriliikenteen asteittainen tuominen päästökaupan piiriin säilyivät direktiivissä.

Lentoliikenteen osalta Komissio antoi direktiiviehdotuksen päästökauppadirektiivin muuttamisesta lentoliikenteen osalta (COM (2021) 552 final). Direktiivin vaikutuksia käsiteltiin komission vaikutusarvioinnissa SWD(2021) 603 final. Ehdotuksesta ja Suomen kannasta on annettu valtioneuvoston U-kirjelmä U 58/2021 vp. Lentoliikenteen U-kirjeessä valtioneuvosto kannatti lentoliikenteen päästökaupan tehostamista päästöoikeuksien ilmaisjaon asteittaisen poistamisen ja lineaarisen vähennyskertoimen korottamisen kautta. Suomen tavoite neuvotteluissa oli tukea lentoliikenteen päästökaupan tehostamista. Tavoitteessa onnistuttiin. Valtioneuvosto katsoi, että komission ehdotus Corsian toimeenpanosta on mahdollinen kompromissi ilmasto- ja kilpailukykyvaikutusten näkökulmasta.

Asian käsittelyn kannalta muita keskeisiä asiakirjoja ovat suuren valiokunnan lausunto SuVL 5/2021 vp sekä suurelle valiokunnalle annetut muiden valiokuntien lausunnot liikenne ja viestintä-valiokunnan lausunto LiVL 22/2021 vp, maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunto MmVL

23/2021 vp, puolustusvaliokunnan lausunto PuVL 9/2021 vp ja ympäristövaliokunnan lausunto YmVL 23/2021 vp.

Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esityksen valmistelu on käynnistetty syksyllä 2022. Päästökauppadirektiivin toimeenpanoa varten asetettiin ohjausryhmä sekä neljä alatyöryhmää (laitokset, meriliikenne, lentoliikenne ja uusi päästökauppajärjestelmä). Laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen työryhmissä on edustettuina toimialojen keskeiset etujärjestöt, muut ministeriöt sekä viranomaiset. Valmistelun yhteydessä on erikseen kuultu säännöllisesti Ahvenanmaan edustajia erityisesti meriliikenteeseen liittyvän saaripoikkeuksen johdosta. Lisäksi valmistelun yhteydessä on järjestetty muille sidosryhmille suunnattuja tilaisuuksia. Päästökauppadirektiivin toimeenpanon valmistelussa ensimmäisessä vaiheessa laadittiin arviomuistot nykyisen päästökaupan muutoksista sekä vaikutuksista. Arviomuistiot laitosten, lentoliikenteen ja merenkulun osalta lausunnoilla lausuntopalvelussa 22.3.–30.4.2023. Arviomuistiot, lausunnot ja lausuntoyhteenveto on saatavilla hankeikkunassa (<https://tem.fi/hanke?tunnus=TEM078:00/2022>). Arviomuistioissa esitettiin direktiivin keskeisimmät muutokset, vaihtoehdot niiden toteuttamisessa sekä vaikutusarviot. Luonnosta hallituksen esitykseksi on käsitelty alatyöryhmissä sekä ohjausryhmässä ennen lausuntokierrosta.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Päästökaupan kunnianhimon tasoa on korotettu siten, että se on linjassa EU:n vuoden 2030 vähintään 55 prosentin päästövähennystavoitteen ja EU:n vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa, joista säädetään EU:n ilmastolaissa. Myös päästökaupan soveltamisalaan on tehty merkittäviä muutoksia. Päästökaupassa on tavoiteltu sääntömuutoksia, jotka kannustavat vähentämään tuotannosta syntyviä päästöjä.

Muutetun direktiivin mukaisesti yleisen päästökaupan päästövähennystavoite vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta on 62 prosenttia. Tavoitteen saavuttamiseksi aiempi lineaarinen 2,2 prosentin vuotuinen vähennyskerroin nostetaan vuosiksi 2024–2027 4,3 prosenttiin ja edelleen vuosiksi 2028–2030 4,4 prosenttiin. Lisäksi liikkeelle laskettavaa päästöoikeusmäärää leikataan kertaluonteisesti vuonna 2024 90 Mt ja 27 Mt vuonna 2026. Leikkausten avulla saadaan laskennallisesti 4,2 prosentin vähennyskerroin alkamaan jo päästökauppakauden alusta vuodesta 2021. Päästökauppadirektiivin voimassa olevat säännökset on toimeenpantu kansallisesti päästökauppalailla ja lentoliikenteen päästökauppalailla. Kappaleessa kuvataan direktiivimuutokset, muilta osin voimassa olevat direktiivin artikloja ei ole kuvattu.

2.1 Soveltamisala

Laitokset

Muutetun direktiivin mukaan päästökauppadirektiivin päästöjen tarkkailua ja raportointia sekä todentamista koskevia vaatimuksia ryhdytään 2024 alkaen soveltamaan yhdyskuntajätettä polttaviin, kokonaislämpöteholtaan yli 20 MW:n laitoksiin. Muutos ei koske vaarallisen jätteen käsittelyä. Tämä tarkoittaa, että laitosten tulee tarkkailla, todennuttaa ja raportoida hiilidioksidipäästönsä vuosittain. Komissio tulee tekemään vuonna 2026 arvion sekä mahdollisen lainsäädäntöehdotuksen sektorin täysimääräisestä sisällyttämisestä järjestelmään vuodesta 2028 alkaen, sisältäen vuoteen 2030 ulottuvan jäsenvaltioiden mahdollisuuden ns. opt-out menettelyyn

eli mahdollisuuteen päättää lykätä yhdyskuntajätteenpolttolaitosten täysimääräistä sisällyttämistä kuluvaan päästökaupakauden loppuun saakka.

Voimassa olevan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle rajautuvat yksinomaan biomassaa käyttävät laitokset. Muutetun direktiivin mukaisesti laitokset, joiden päästöistä yli 95 % syntyy kestävyyskriteerit täyttävän biomassan poltosta, suljetaan päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle. Biomassan poltosta syntyvien päästöjen osuus laskettaisiin vuosia 2019–2023 koskevien päästötietojen perusteella ja arvio tehtäisiin samassa yhteydessä, kun laitoksille on haettu ja maksutta jaettavia päästöoikeuksia jakokaudelle 2026–2030. Ehdon täyttävät laitokset suljetaisiin soveltamisalasta 2026 alkaen.

Voimassa olevan direktiivin mukaan päästökauppaa sovelletaan direktiivissä luetelluista toimintoista aiheutuviin päästöihin. Direktiivin soveltamisalaa koskevaa kirjausta on muutettu siten, että jatkossa päästökauppaa sovelletaan direktiivissä lueteltuihin toimintoihin, riippumatta siitä, aiheutuuko niistä päästöjä vai ei.

Jatkossa soveltamisalaan sisällytettäisiin kasvihuonekaasujen kuljettaminen geologista varastointia varten CCS-direktiivin mukaisesti sallittuun varastointipaikkaan. Tähän asti soveltamisalassa on ollut ainoastaan putkistoissa tapahtuva kasvihuonekaasujen kuljetus ja nyt tehtävällä muutoksella soveltamisalaan sisällytettäisiin myös muut kuljetusmuodot.

Muutetun direktiivin mukaan arvioitaessa täyttyykö laitoksella 20 MW:n kynnys soveltamisalaan kuulumiseksi eli määritettäessä laitoksen nimellistä kokonaislämpötehoa, huomioidaan jatkossa myös yksinomaan biomassaa käyttävät yksiköt laitoksella. Voimassa olevan direktiivin mukaan ne ovat rajattu laskennan ulkopuolelle. Muutos astuu voimaan vuodesta 2026 alkaen.

Muutetun direktiivin mukaisesti, mikäli päästövähennystoimen seurauksena laitoksen, jonka toiminto on polttoaineen poltto laitoksessa, kokonaislämpöteho putoaa alle soveltamisalarajakynnyksen 20 MW, tulee jäsenvaltion tarjota toiminnanharjoittajalle mahdollisuus säilyä soveltamisalassa kuluva ja sitä seuraava ilmaisjaon viisivuotiskausi.

Vety- ja synteetikaasun tuotantokapasiteetin alarajaa lasketaan rajasta 25 t/päivä rajaan 5 t/päivä, mikä tarkoittaa, että jatkossa myös nykyistä huomattavasti pienemmät tuotantoyksiköt sisällytetään päästökaupan soveltamisalaan. Kipsin ja hiilimustan tuotantojen kohdalla ei jatkossa enää arvioida soveltamisalaan kuulumista nimellisen kokonaislämpötehon vaan tuotantokapasiteetin alarajan perusteella. Kipsille alaraja on 20 t/päivä ja hiilimustalle 50 t/päivä.

Öljynjalostusta koskevaa määritelmää on muutettu siten, että jatkossa soveltamisalaan kuuluu öljyn jalostaminen polttoyksiköissä, joiden nimellinen kokonaislämpöteho on yli 20 MW. Aiemmin määritelmä on kattanut mineraaliöljyn jalostuksen.

2.2 Päästöoikeuksien ilmaisjako

2.2.1 Laitokset

Hiilirajamekanismin käyttöönottoon liittyvät muutokset

EU ottaa vuodesta 2023 asteittain käyttöön hiilirajamekanismin (CBAM), joka asettaa kolmasista maista tuotaville tuotteille EU:n päästökaupan kustannusta vastaavan maksun. Hiilirajamekanismista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella 2023/956. Hiilirajamekanismi otetaan käyttöön asetuksessa tarkemmin määritetyissä tuotteissa, jotka koskevat rautaa

ja terästä, alumiinia, sementtiä, lannoitteita ja vetyä, sekä näiden tuotteiden tiettyjä prekursoreita sekä tuontisähköä. CBAM-maksuja ryhdytään keräämään tuontituotteilta EU:n ulkorajoilla asteittain vuodesta 2026 alkaen ja vuodesta 2034 eteenpäin maksu peritään täysimääräisenä. Vastaavassa tahdissa kun CBAM maksujen kattavuutta lisätään, tulee päästöoikeuksien ilmaisjako näillä sektoreilla vähenemään. Hiilirajamekanismi tulee korvaamaan hiilivuodon ehkäisyyn tähtäävän päästöoikeuksien ilmaisjaon niillä sektoreilla, niiden tuotteiden osalta, jotka tuotua EU:hun kuuluisivat mekanismin soveltamisalan piiriin.

Alla taulukossa on kuvattu CBAM-maksun asteittainen käyttöönotto ja ilmaisjaon asteittainen väheneminen eli ns. CBAM-kerroin, josta säädetään muutetussa päästökauppadirektiivissä.

Taulukko 1 Ilmaisjakoon sovellettava CBAM-kerroin prosentteina vuosina 2026–2034

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
97,5 %	95 %	90 %	77,5 %	51,5 %	39 %	26,5 %	14 %	0 %

Hiilirajamekanismin käyttöönoton vuoksi jakamatta jääneet päästöoikeudet tullaan vähentämään ilmaisjako-osuudesta ja laskemaan liikkeelle huutokauppaamalla. Osuudesta saadut tulot siirtyvät Innovaatorahastolle. Komissio tulee tekemään 31.12.2025 mennessä selvityksen hiilirajamekanismin mahdollisesta laajentamisesta ja voi sen johtopäätöksiin perustuen antaa vuoden 2025 loppuun mennessä lainsäädäntöehdotuksen mekanismin soveltamisalan laajentamiseksi. Jos komissio antaa lainsäädäntöehdotuksen, sen tulee laatia myös yksityiskohtainen vaikutustenarvio. Komissio tulee lisäksi tekemään 31.12.2027 mennessä selvityksen koskien hiilirajamekanismin toimivuutta hiilivuotoa ehkäisevänä toimena ja mikäli havaitaan, että vientituotteisiin kohdistuu hiilivuotoriski, tulisi komission laatia WTO-sääntöjen kanssa yhteensopiva lainsäädäntöehdotus hiilivuotoriskin torjumiseksi.

Ilmaisjaon alentaminen jakokaudella 2026–2030

Muutetun direktiivin mukaisesti laitosten, jotka kuuluvat energiatehokkuusdirektiivin (2012/27/EU) artiklan 8(4) mukaisen energiakatselmuksen tekemistä koskevan velvoitteen tai sertifioidun energianhallintajärjestelmän toimeenpanoa koskevan velvoitteen piiriin, tulee jatkossa, ehtona täysimääräiselle ilmaisjaolle, noudattaa katselmuksesta tehtävän raportin tai energiahallintajärjestelmän suosituksia siltä osin kuin niiden edellyttämien investointien takaisinmaksuaika on enintään kolme vuotta ja investointien kustannukset ovat oikeasuhteisia. Muutoin kyseisen laitoksen toiminnanharjoittajalle myönnettävien maksuttomien päästöoikeuksien määrää pienennetään 20 prosentilla. Ilmaisjako myönnetään täysimääräisenä myös siinä tapauksessa, että toiminnanharjoittaja voi osoittaa ottaneensa käyttöön muita toimia, jotka johtavat vastaavan suuruisiin päästövähennyksiin kuin toimet, mitä katselmoinnissa suositeltiin toteuttavan. Asetettava ehto katselmoinnin tai energiahallintajärjestelmän suositusten noudattamisesta tullaan arvioimaan kullekin ilmaisjaon jakokaudelle viiden vuoden välein ja siihen liittyvät tiedot tulisi toimittaa viranomaiselle ilmaisjakohakemuksen yhteydessä. Tiedot tulee olla todennettuja. Komissio tulee antamaan ehtoon liittyviä harmonisoituja sääntöjä ilmaisjakoa koskevissa säädöksissä. Sääntöjen tulisi varmistaa, että ehdosta ei synny kilpailuhaittaa, se kohtelee laitoksia tasapuolisesti säilyttäen toimille asetetun ympäristötavoitteen.

Jatkossa päästöintensiivisimmät laitokset ovat velvoitettuja laatimaan ilmastoneutraaliussuunnitelman ehtona täysimääräiselle ilmaisjaolle. Päästöintensiivisimmiksi katsottaisiin toiminnanharjoittajat, joiden laitosten päästöt ovat korkeammat kuin 80 prosentilla niistä laitoksista, johon

vastaavaa vertailuarvoa sovelletaan. Suunnitelma tulee muutetun direktiivin mukaan toimittaa 1.5.2024 mennessä. Mikäli suunnitelmaa ei ole asianmukaisesti tehty määräaikaan mennessä, kyseisen laitoksen toiminnanharjoittajalle myönnettävien maksuttomien päästöoikeuksien määrää pienennetään 20 prosentilla. Ilmaisjakoa lasketaan kuitenkin enimmillään 20 prosenttia energiategohkuustoimiin ja ilmastoneutraaliussuunnitelmaan liittyvien velvoitteiden yhteysvaikutuksena.

Ilmastoneutraaliussuunnitelmassa noudatetaan direktiivissä mainittua menettelyä suunnitelman tavoitteista ja sisällöstä. Sen tulee olla linjassa EU:n ilmastolaissa säädetyn EU:n ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa ja siinä tulee kuvata keinot ja tarvittavat investoinnit, jotta laitos saavuttaisi ilmastoneutraaliuden. EU:n tavoitteena on saavuttaa hiilineutraalisuus vuoteen 2050 mennessä. Suunnitelmassa tulee kuvata kunkin toimenpiteen ja investoinnin vaikutus kasvihuonekaasupäästöjen vähentymiseen. Suunnitelmaan sisältyy välitavoitteet, joiden avulla mitataan etenemistä kohti ilmastoneutraaliutta. Ensimmäinen välitavoite on direktiivin mukana vuoden 2025 loppu ja tämän jälkeen aina viiden vuoden välein. Välitavoitteiden saavuttamiseen liittyvät tiedot ja toimenpiteet tulee olla todentajan varmentamia. Mikäli välitavoitteita ei saavuteta, myönnetään laitoksen toiminnanharjoittajalle enimmillään 80 prosenttia muutoin myönnettävästä ilmaisjakomäärästä.

Sekä energiategohkuustoimiin että ilmastoneutraaliussuunnitelmaan liittyvien ehtojen täyttämättä jättämisen johdosta jakamatta jäävät päästöoikeudet käytetään ensisijaisesti muiden laitosten hyväksi estämään tarvetta soveltaa monialaista korjauskerrointa. Mikäli päästöoikeuksia jää yli tämän tarpeen jälkeen huutokaupataan ne ja 50 prosenttia tuloista osoitetaan Innovaatiotrahastolle. Toiset 50 prosenttia osoitetaan jäsenmaille käytettäväksi hiilirajamekanismin piiriin kuuluvien toimialojen hiilivuotoriskin torjumiseksi.

Muutetun direktiivin mukaan jatkossakin huolehditaan siitä, että päästöoikeuksia lasketaan liikkeelle huutokauppaamalla ja ilmaisjakona siinä suhteessa, miten direktiivi edellyttää, eli 53 prosenttisesti huutokauppaamalla ja 47 prosenttia ilmaisjakona. Tarvittaessa tämän suhteen säilyttämiseksi sovelletaan monialaista korjauskerrointa, minkä seurauksena kaikkien ilmaisjakoa saavien laitosten ilmaisjakomäärää pienennetään samalla kertoimella huomioimatta laitosten päästöintensiivisyyttä. Muutettujen sääntöjen mukaisesti monialaista korjauskerrointa ei jatkossa kuitenkaan sovelleta laitoksiin, joiden päästöintensiivisyys on alhaisempi kuin päästöintensiivisyydeltään kaikkein vähäpäästöisimpien 10 prosentin keskimäärin kunkin vertailuarvon osalta.

Muut päästöoikeuksien ilmaisjakoon liittyvät muutokset

Ilmaisjaon laskennassa sovellettavat vertailuarvot päivitetään toimeenpanosäädöksellä seuraavan kerran vuosille 2026–2030. Päivityksellä pyritään entisestään kannustavaan päästöjen vähentämiseen ja energiategohkuuden parantamiseen. Muutetun direktiivin mukaan päivityksellä huomioidaan myös laitosten uudet ja olemassa olevat teknologiset ratkaisut päästöjen vähentämiseksi, jotta varmistetaan laitosten kilpailukyky. Lisäksi muutetun direktiivin mukaan vertailuarvojen päivityksessä tulisi huomioida materiaalien kiertopotentiaali. Päivitys tullaan toteuttamaan siten, ettei vertailuarvoon vaikuta kyseisessä prosessissa käytetty raaka-aine, polttoaine tai sovellettava tuotantoprosessi, vaan se on näistä riippumaton.

Tuotekohtaiset vertailuarvot ilmaistaan t CO₂e / tuotettua yksikköä kohden. Vertailuarvon taso määrittyy lähtökohtaisesti päästöintensiivisyydeltään 10 prosentin tehokkaimpien laitosten tietojen keskiarvona. Direktiivi asettaa kuitenkin sekä minimi- että maksimitason, kuinka paljon

vertailuarvon tulee päivityksen yhteydessä vähintään tai enintään muuttua, huolimatta siitä, miten paljon vertailuarvo muuttuisi laitoksilta kerätyn datan perusteella. Muutetun direktiivin mukaan laskettaessa vertailuarvot uudelleen kaudelle 2026–2030, tulee määritettävän vertailuarvon pienentyä sovellettavalla vertailujaksolla vähintään 0,3 prosenttia vuodessa. Vastaavasti kutakin vertailuarvoa voidaan kiristää enimmillään 2,5 prosentin vuositahdilla. Poikkeuksena tähän on kuuma metalli -vertailuarvo, minkä päivityksessä ei tulla huomioimaan vuosina 2021–2022 käytössä olleita laitoksia ja joihin kuuma metalli-vertailuarvoa tullaan jatkossa soveltaamaan sen määritelmän muuttuessa. Myös aromaattisten aineiden ja synteetikaasujen vertailuarvoihin sovelletaan poikkeusta, näitä vertailuarvoja tullaan päivittämään samalla prosentilla kuin jalostamotuotteiden vertailuarvoa.

Tietyissä bruttokansantuotteen ja kaukolämmön päästöjen pohjalta määritettävissä jäsenvaltioissa voidaan vuosina 2026–2030 myöntää kaukolämmölle 30 prosentin enemmän ilmaisjakoa kuin mihin tuotanto olisi muutoin oikeutettu. Ehtona ilmaisjaoille on, että laitokset toteuttavat vastaavan ilmastonutraaliussuunnitelman kuin mihin päästöintensiivisimmät laitokset veloitetaan täyden ilmaisjaon saamiseksi. Lisäksi laitosten tulee investoida ylimääräisen ilmaisjaon arvoa vastaava määrä toimiin, jotka merkittävästi vähentävät laitosten päästöjä vuoteen 2030 mennessä. Lisäilmaisjakoa kaukolämmön tuotannolle ovat oikeutettuja myöntämään Bulgaria, Latvia, Puola ja Tšekki.

Voimassa olevien sääntöjen mukaisesti jäsenvaltiot, joiden BKT/asukas vuonna 2013 oli alle 60 prosentin EU:n keskiarvosta, voivat myöntää sähköntuotannolle ilmaisjakoa valtiontukisääntöjen puitteissa vuoden 2030 loppuun saakka, pyrkimyksenä nykyaikaistaa ja monipuolistaa energia-alaa. Muutetussa direktiivissä tätä oikeutta rajataan siten, että sähkön tuotannon ilmaisjakoa voidaan myöntää vain vuoden 2024 loppuun saakka. Käyttämättä jääneet päästöoikeudet ohjataan joko ehdon piiriin kuuluvien jäsenvaltioiden huutokappakiintiöihin tai modernisaatorahastoon.

2.2.2 Meriliikenne

Meriliikenne liitetään 1.1.2024 alkaen asteittain osaksi EU:n nykyistä päästökauppajärjestelmää. Päästökaupan piiriin tulevat bruttovetoisuudeltaan 5 000 ja sitä suurempien alusten matkat, joilla kuljetetaan kaupallisesti rahtia tai matkustajia sekä näiden alusten päästöt EU-maiden satamissa. Bruttovetoisuudeltaan 5 000 ja sitä suuremmat offshore-alukset tulevat päästökaupan piiriin 1.1.2027 alkaen. Päästökauppaa sovelletaan täysimääräisesti alusten päästöihin, jotka syntyvät niiden ollessa jäsenvaltioiden satamissa, ja matkoilla jäsenvaltioihin kuuluvien satamien välillä. Lisäksi velvoite palauttaa päästöoikeudet koskee 50 prosenttia päästöistä, jotka syntyvät matkoilla jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden satamien välillä. Päästökauppa koskee 1.1.2024 alkaen hiilidioksidipäästöjä ja 2026 alkaen lisäksi metaani- ja dityppioksidipäästöjä.

Velvoite palauttaa päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia kohdentuu laivayhtiölle. Laivayhtiöllä tarkoitetaan aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnasta ja kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten noudattamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 336/2006 liitteen mukaan. Niiden tulee palauttaa vuoden 2024 osalta päästöoikeudet 40 prosentille raportoiduista päästöistä ja vuoden 2025 osalta päästöoikeudet 70 prosentille raportoiduista päästöistä. Vuoden 2026 päästöille ja siitä eteenpäin päästöoikeudet palautetaan täysimääräisesti.

Koska meriliikenne liitetään osaksi laitosten päästökauppaa, eikä sille luoda omia päästöoikeuksia, sovelletaan meriliikenteeseen pitkälti samoja menettelyjä kuin muihin laitosten päästökauppaan sisällytettyihin toimialoihin. Päästöoikeuksien hallinta, kaupankäynti ja tilisiirrot tapahtuvat Euroopan unionin rekisterissä, joka on yhteinen tilijärjestelmä päästöoikeuksille. Myös

päästöoikeuksien huutokauppaan sovelletaan yhtenäisiä menettelyjä. Laivayhtiöt eivät kuitenkaan tarvitse päästölupaa eikä meriliikenteeseen sovelleta päästöoikeuksien ilmaisjakoa.

Direktiivi sisältää vuoden 2030 loppuun ulottuvia poikkeuksia päästökaupan soveltamisesta. Poikkeukset koskevat EU:n syrjäisiä alueita, julkisen palvelun velvoitetta toteuttavien tai palveluhankintasopimuksilla hankittujen matkustaja-alusten matkoja kahden jäsenmaan välillä sekä muiden matkustaja-alusten kuin risteilijöiden matkoja saman jäsenmaan alle 200 000 asukkaan saarille. Poikkeusten soveltaminen on kansallisen harkintavallan piirissä. Lisäksi direktiivi sisältää jäävahvistettuja aluksia koskevan helpotuksen. Laivayhtiöt voivat valita, hyödyntävätkö ne jäävahvistettujen alusten osalta 5 prosentin helpotuksen päästöoikeuksien palautuksesta I A ja I AS jääluokkien aluksille. Jäänmurtotehtävissä olevat jäänmurtajat eivät kuulu päästökaupan soveltamisalaan, koska ne eivät harjoita rahdin tai matkustajien kaupallista kuljetusta.

Laivayhtiöstä vastaava hallintoviranomainen valvoo, että yhtiöt tarkkailevat ja raportoivat todennetun päästönsä muutetun MRV-asetuksen mukaisesti. Jäsenvaltioiden ja laivayhtiön hallintoviranomaisten tulee myös varmistaa, että päästöoikeudet on palautettu.

Laivayhtiöön, joka ei täytä direktiivin mukaisia velvoitteitaan, sovelletaan päästökauppadirektiivin yleisiä seuraamusmenettelyjä. Tämän lisäksi seuraamusmenettelyt sisältävät meriliikenteen osalta toimivaltaisen viranomaisen antaman laivojen karkotus- ja pysäyttämismääräyksen tapauksissa, joissa yhtiö ei ole palauttanut päästöoikeuksia kahden tai useamman raportointijakson ajalta ja muut valvontatoimenpiteet eivät ole tehonneet.

MRV-asetus muodostaa pohjan päästökaupan soveltamiseen meriliikenteeseen. Myös MRV-asetusta on päästökauppadirektiivin muutosten yhteydessä muutettu vastaamaan päästökaupan tarpeisiin. Komission tulee lisäksi tarkastella vuoden 2024 loppuun mennessä MRV-asetuksen laajentamista bruttovetoisuudeltaan 400–5 000 aluksiin sekä vuoden 2026 loppuun mennessä bruttovetoisuudeltaan 400–5 000 alusten liittämistä päästökauppaan.

Komissio velvoitetaan päästökauppadirektiivissä ja MRV-asetuksessa antamaan useita delegoituja ja täytäntöönpanosäädöksiä päästökaupan toimeenpanon tueksi. Komission tulee myös tarkastella direktiiviä IMO:n päätettyä pitkän ja keskipitkän aikavälin päästövähennyskeinosta ja mahdollisesti antaa ehdotus päästökauppadirektiivin muuttamiseksi. Jos IMO ei pääse sopuun direktiivissä määritellyn kunnianhimon tason mukaisesta taloudellisesta ohjauskeinosta viimeistään 2028, komissio tarkastelee päästökaupan laajentamisesta yli 50 prosenttiin reiteillä kolmansiin maihin.

2.2.3 Lentoliikenne

Lentoliikenteen osalta direktiivin muutosten tavoitteena oli lisätä päästökaupan vaikuttavuutta ja siten tukea unionin päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Direktiivimuutokset eivät sisällä toimeenpanon osalta käytännössä lainkaan kansallista harkinnanvaraa.

Lentoliikenteen päästökauppa sovellettaisiin vuoden 2026 loppuun saakka ETA-alueen sisäisillä lennoilla sekä lähtevillä lennoilla Sveitsiin ja Iso-Britanniaan nykyiseen tapaan. CORSIA-järjestelmää puolestaan sovellettaisiin ETA-alueelta kolmansiin valtioihin suuntautuvilla lennoilla, jos lennon määränpäävaltio kuuluu järjestelmän piiriin. Päästökaupan laajuudesta vuodesta 2027 eteenpäin päätettäisiin ICAO:n vuoden 2025 yleiskokouksen jälkeen. Komissio arvioisi 1.7.2026 mennessä CORSIA:n ympäristövaikuttavuuden ja tekisi samalla lainsäädäntöehdotukset päästökaupan laajentamisesta kaikkiin ETA-alueelta lähteviin lentoihin, jos CORSIA:n vaikuttavuuden ei arvioida olevan yhdenmukainen kansainvälisen lentoliikenteen pitkän

aikavälin päästövähennystavoitteen (Long-term Aspirational Goal, LTAG) ja Pariisin ilmastosopimuksen päämäärien kanssa, taikka CORSIA:n päästöjen kattavuus on alle 70 prosenttia. Jos lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalasta ei muuta vuoden 2026 loppuun mennessä sovitaisi, päästökauppa laajenisi 1.1.2027 ns. täyteen laajuuteensa, eli kattamaan sisäisten lentojen lisäksi kaikki ETA-alueelta lähtevät tai sinne saapuvat lennot.

Päästöoikeuksien kokonaismäärään sovelletaan päästökauppadirektiivissä määritettyä lineaarista vähennyskerrointa, joka nousisi nykyisestä vuosittaisesta 2,2 prosentista ensin 4,3 prosenttiin vuosille 2024–2027 ja 4,4 prosenttiin vuosille 2028–2030. Kerrointa sovelletaan päästöoikeuksien kokonaismäärään, eli sekä maksutta jaettaviin, että huutokaupattaviin päästöoikeuksiin. Lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaosta luovuttaisiin vuoteen 2026 mennessä siten, että huutokaupattavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrää kasvatettaisiin vuosittain vuodesta 2024 alkaen. Vuonna 2024 normaalisti maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista 25 prosenttia huutokaupattaisiin ja vuonna 2025 osuus olisi 50 prosenttia. Vuonna 2026 yleistä ilmaisjakoa ei enää lentoliikenteessä olisi. Ehdotuksen mukaisesti maksutta jaettavat päästöoikeudet jaettaisiin ilma-aluksen käyttäjille vuosina 2024–2025 suhteessa niiden päästökaupan alaisen lentotoiminnan todennettuihin päästöihin vuonna 2023. Lisäksi viisi miljoonaa lentoliikenteen päästöoikeutta siirretään käytettäväksi innovaatorahastossa, josta tuettaisiin lentoliikenteen sähköistymistä ja muita lentämisen ilmastovaikutuksia vähentäviä toimia. Huutokauppatulot, tai niitä vastaava summa, jäsenvaltioiden on aiemmin voimassa olleen suosituksen sijaan käytettävä direktiivin 10(3) artiklassa määritettyihin päästövähennystoimiin.

Vuosien 2024–2030 aikana ilma-aluksen käyttäjillä olisi kuitenkin mahdollisuus saada rajatusti päästöoikeuksia maksutta (yhteensä 20 miljoonaa päästöoikeutta), jos toimijat korvaavat fossiilista lentokerosiinia kestäväällä lentopolttoaineella. Mekanismin tarkoituksena on lisätä uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä ja edistää päästöjen vähentämistä kattamalla vähintään puolet fossiilisen ja kestäväen lentopolttoaineen hintaerosta. Kateosuus olisi korkeampi kaikkein kestävimpien uusiutuvien lentopolttoaineiden osalta (edistyneet biopolttoaineet ja vihreä vety 70 prosenttia sekä ei-biologista alkuperää olevat synteettiset polttoaineet 95 prosenttia). Hintaero katettaisiin kokonaan, jos kestävä polttoaine tankataan alle 10 000 km² kokoisella saarella tai syrjäisellä alueella sijaitsevalla lentoasemalla, taikka lentoasemalla, joka ei alle 800 000 vuosittaisen matkustajamäärän takia ole ReFuelEU Aviation -asetuksen uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitovelvoitteen piirissä.

Voimassa olevan päästökauppadirektiivin mukaan EU:n syrjäisimpien alueiden ja muun ETA-alueen väliset lennot eivät ole kuuluneet EU:n lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalaan vuosien 2013 ja 2023 välillä. Vuosina 2024–2030 vapautus päästökaupan soveltamisesta koskisi vain jäsenvaltion ja saman jäsenvaltion syrjäisimpien alueiden välisiä lentoja (esimerkiksi Manner-Espanjasta Kanarian saarille suuntautuvat lennot). Suomen osalta merkittävin muutos olisi, että Suomesta esimerkiksi Kanarian saarille ja Madeiralalle suuntautuvat lennot kuuluisivat muutoksen myötä jatkossa päästökaupan piiriin.

Vuoden 2025 alusta lukien lentoliikenteen päästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvelvoitteet laajentuvat koskemaan myös lentoliikenteen muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksia, joten lentoyhtiöiden tulee siitä lähtien vuosittain raportoida nämä päästönsä jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Komission tulee vuodesta 2026 lähtien vuosittain raportoida velvoitteiden laajennuksen toimivuudesta. Komission tulee myös toiminnasta saatujen kokemusten pohjalta vuoden 2028 alkuun mennessä laatia raportti, jossa tarvittaessa on myös lainsäädäntöehdotukset sekä vaikutusarvioinnit näiden päästöjen sisällyttämisestä lentoliikenteen päästökaupan piiriin. Muilla kuin hiilidioksidipäästöillä tarkoitetaan typen ja rikin oksideja, pienhiukkaspäästöjä sekä vesihöyryä.

Päästökauppadirektiivin CORSIA-järjestelmän toimeenpanoa koskevat muutokset eivät täysin vastaa ICAO:ssa sovittuja järjestelmän sääntöjä ja lisäksi eräät keskeiset järjestelmän osatekijät täsmentyvät vasta komission täytäntöönpanoasetusten tai delegoitujen asetusten antamisen kautta. Näitä osatekijöitä ovat esimerkiksi järjestelmän soveltamisala, joka täsmentyy komission täytäntöönpanoasetuksella ylläpitämisen luettelon kautta, jossa on komission arvion mukaan hyväksyttävästi CORSIA:a soveltavat valtiot. Lisäksi komissiolla on toimivalta rajata järjestelmän soveltamisalaa tai muuttaa sen ehtoja esimerkiksi havaitessaan kilpailun vääristymiä. Komissio myös antaa täytäntöönpanoasetuksia liittyen järjestelmän hyvitysvelvoitteiden täyttämiseen, esimerkiksi ylläpitää luetteloita hyväksytyistä ilmastoyksiköistä. Näitä päästökauppadirektiiviä täydentäviä asetuksia ei ole ollut käytettävissä hallituksen esitystä valmisteltaessa, koska ne on pääosin tarkoitus antaa vuoden 2024 kuluessa.

Lisäksi päästökauppadirektiivin muutoksilla pyritään lisäämään päästökauppaan, CORSIA:an, kestävien lentopolttoainesten käyttöön sekä päästöihin liittyvää avoimuutta. Muutokset on pyritty muotoilemaan niin, ettei komissiolle toimitettavien tietojen joukossa ole arkaluontoisia esimerkiksi liikesalaisuuksiksi katsottavia tietoja ja tarvittaessa ilma-aluksen käyttäjä voi perustellusta syystä pyytää tietojen julkaisua yleisemmällä tasolla.

2.3 Kaikkia sektoreita koskevat muutokset

Päästöoikeuksien palauttamista koskevat muutokset

Päästökaupan velvoitteisiin liittyviä määräaikoja on muutettu siten, että jatkossa toiminnanharjoittajien/laivayhtiöiden ja ilma-alusten käyttäjien tulee palauttaa edeltävän vuoden päästöjään vastaava määrä päästöoikeuksia vuosittain aina 30.9. mennessä kun määräaika aiemmin oli 30.4. Määräaika 30.9. koskee myös päästöoikeuden ylitysmaksua. Myös määräaika, jolloin ilmaisjakona myönnettävät päästöoikeudet tulee jakaa laitosten toiminnanharjoittajille, on siirretty aiemmasta 28.2. määräajasta ollen nyt 30.6. Muutosten taustalla on tarve huomioida aikataulussa vuosittainen ilmaisjaon muutosten käsittelylle.

Jatkossa päästöoikeuksien palautusvelvollisuutta ei muodostu niiden päästöjen osalta, jotka on otettu talteen ja hyödynnetty siten, että ne ovat pysyvästi kemiallisesti sidottu tuotteeseen eivätkä vapaudu sen normaalin käyttöön tai elinkaaren päättymisen jälkeenkään. CCU-tekniikan yksityiskohtaisemmasta hyväksyttävyydestä tullaan säätämään komission delegoidulla säädöksellä.

Päästöoikeusmarkkinaa ja markkinavakausvarantoa koskevat muutokset

Päästökauppadirektiivissä säädettyä mekanismia, jolla puutaan päästöoikeuden hinnan poikkeuksellisen nopeaan nousuun, on muutettu siten, että se toimii jatkossa automaattisemmin ja reaktiivisemmin mahdollisen äkillisen hinnannousun tilanteessa. Jatkossa jos päästöoikeuden hinta on yli kuutena peräkkäisenä kuukautena yli 2,4-kertainen verrattuna päästöoikeuden keskimääräiseen hintaan kahtena edeltävänä vuonna, vapautetaan markkinavakausvarannosta 75 miljoonaa päästöoikeutta. Direktiiviin on myös tarkennettu, miltä ajanjaksolta päästöoikeuden hinta määritetään sekä velvoitteet komissiolle, miten ja milloin asiasta raportoidaan. Mekanismeja voidaan soveltaa vain kertaalleen 12 kuukauden ajanjaksolla.

Päästökauppadirektiiviin on lisätty uusi rooli Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaiselle ESMA:lle. Sen tulee säännöllisesti seurata päästöoikeusmarkkinoiden toimivuutta ja läpinäkyvyyttä seuraten erityisesti hinnan kehitystä, kaupankäynti volyymeja, huutokauppojen toimintaa

ja kaupankäyntiä yleisesti mukaan lukien sijoitusmielessä markkinoilla toimivien positioita. Direktiivi velvoittaa ESMA:n jatkossa yhteistyöhön ja tiedonvaihtoon muiden asiaan kuuluvien viranomaistahojen kanssa. Myös komission seuranta- ja raportointivelvoitteita markkinan toimintaan liittyen on kasvatettu.

Päästöoikeuksien huutokaupattavaa määrää säätelevän markkinavakausvarannon toimintaa on tehty muutoksia. Erillisellä markkinavakausvarannon muuttamista koskevalla päätöksellä on päätetty, säilyttää huutokaupattavien päästöoikeuksien leikkuri 24 prosentissa vuoteen 2030 saakka, mikä tarkoittaa, että jatkossakin huutokaupattavien päästöoikeuksien määrää vähennetään jatkossakin määrä, joka vastaa 24 prosenttia. Päästökauppadirektiivissä säilyy jo aiemmin voimassa olleet rajat 400–833 miljoonaa tonnia tarkoittaen, että markkinoilla kierrossa olevien päästöoikeuksien määrän ollessa tässä vaihteluvälissä, ei varannosta vapauteta eikä varantoon siirretä päästöoikeuksia huutokaupoista. Direktiivimuutoksen myötä kierrossa olevien päästöoikeuksien määrän ylittäessä uuden 1096 miljoonan päästöoikeuden raja-arvon, vähennetään jatkossakin tulevista huutokaupoista 12 kuukauden ajalta päästöoikeusmäärä, joka vastaa 24 prosenttia kierrossa olevien päästöoikeuksien määrästä. Markkinoilla kierrossa olevien päästöoikeuksien määrän ollessa yli 833 mutta alle 1096 miljoonaa päästöoikeutta, vähennetään 12 kuukauden ajalta huutokaupattavista päästöoikeuksista määrä, joka ylittää 833 miljoonaa päästöoikeutta. Toisin sanoen, kierrossa ollessa 1096 miljoonaa päästöoikeutta, huutokaupattavaa määrää leikataan $1096 \text{ Mt} - 833 \text{ Mt} = 263 \text{ Mt}$.

Kierrossa olevien päästöoikeuksien kokonaismäärän laskennassa huomioidaan jatkossa myös lentoliikenteen päästöoikeudet sekä meriliikenteen sisällyttämisen vuoksi päästökattoon lisättävät päästöoikeudet. Lentoliikenteen ja meriliikenteen päästöoikeudet huomioidaan myös markkinavakausvarannon huutokaupattavaksi tarkoitettujen päästöoikeuksien laskennassa. Edelleen liikkeellä olevien päästöoikeuksien kokonaismäärän laskentaa muutetaan siten, että huomioduksi tulevat ainoastaan päästöoikeudet, jotka on laskettu liikkeelle eikä ole siirretty varantoon. Muutoksen arvioidaan tekevän liikkeelle laskettujen päästöoikeuksien laskennasta selkeämpää, eikä se vaikuta aikaisempiin liikkeellä olevien päästöoikeuksien kokonaismäärän laskentoihin.

Päivitettyjen sääntöjen mukaisesti markkinavakausvarannon koko rajataan 400 miljoonaan päästöoikeuteen. Voimassa olevan sääntelyn mukaan vuodesta 2023 lähtien mitätöidään markkinavakausvarannosta ne päästöoikeudet, joiden määrä ylittää edellisenä vuotena huutokaupattujen päästöoikeuksien määrän. Muutos pienentää varannon kokoa vuodesta 2024 lähtien.

Päästökaupan tulot

Jäsenvaltioiden tulee jatkossa osoittaa käyttävänsä kaikki sille kuuluvat huutokauppatulot tai niitä vastaava summa direktiivissä listattuihin käyttökohteisiin. Aiemmin ilman velvollisuutta oleva kehoitus koski 50 % jäsenvaltiolle kuuluvista tuloista. Direktiivin mahdollistamia huutokauppatulojen käyttökohteita on muutettu ja laajennettu aiemmasta. Jäsenvaltioiden huutokauppatuloista tultaneen osa ohjaamaan Euroopan unionin budjettiin niin sanottuna omana varana. Komissio antoi asiasta 21.12.2021 ehdotuksen neuvoston päätökseksi. Omia varoja koskevat neuvottelut ovat kesken.

Innovaatorahasto

Muutetun päästökauppadirektiivin mukaan Innovaatorahaston kokoa kasvatetaan ohjaamalla sinne päästöoikeuksia seuraavista lähteistä:

– hiilirajamekanismin käyttöönoton takia jakamatta jäävät päästöoikeudet;

- päästöoikeudet, jotka lisätään päästökattoon päästökaupan laajentuessa 2026 kattamaan meriliikenteen metaani- ja typpioksidipäästöt ja 2027 bruttovetoisuudeltaan 5 000 tai sitä suuremmat offshore alukset;
- 5 miljoonaa päästöoikeutta lentoliikenteen päästöoikeuksista;
- lentoliikenteen päästöoikeuksista saatavat tulot, jotka jäävät yli toimijan lopettaessa toiminnan EU-alueella sekä
- puolet päästöoikeuksista, jotka jäävät mahdollisesti jakamatta ilmaisjaon energiatehokkuusehdon tai ilmastoneutraaliussuunnitelmaa koskevan velvoitteen takia.

Innovaatorahastolle osoitettuja päästöoikeuksia tullaan huutokauppaamaan etupainotteisesti, jotta varmistetaan riittävästi varoja innovaatioiden edistämiseen ja kasvattamiseen.

Muutetun direktiivin myötä Innovaatorahaston rahoituskohteita on laajennettu. Erityishuomioita tulisi antaa tukemaan vähähiiliteknologioita sektoreilla, joilta CBAM:n myötä ilmaisjako asteittain poistuu sekä meriliikennesektorin vähähiilistämiseen. Innovaatorahaston kautta voidaan jatkossa rahoittaa hankkeita myös tarjouskilpailumenettelyllä kuten hiilenhinnanerosopimuksilla. Aiempien sääntöjen mukaisesti Innovaatorahastolle kuului vuoteen 2030 mennessä tulot 450 miljoonan päästöoikeuden huutokauppaamisesta sekä Innovaatorahastoa edeltäneen NER300-rahoitusmekanismin käyttämättä jääneet tulot.

Modernisaatorahasto ja ilmastotoimien sosiaalirahasto

Modernisaatorahastoon ohjattavien päästöoikeuksien osuutta kasvatetaan. Voimassa olevien sääntöjen mukaisesti 2 prosenttia vuosien 2021–2030 päästöoikeuksien kokonaismäärästä huutokaupataan modernisaatorahaston hyväksi. Muutetun direktiivin myötä tämän lisäksi 2,5 prosenttia vuosien 2024–2030 päästöoikeuksien kokonaismäärästä huutokaupataan modernisaatorahaston hyväksi. Tästä uudesta osuudesta hyötyvät modernisaatorahaston kautta ne jäsenvaltiot, joiden bruttokansantuote asukasta kohden on ollut vuosina 2016–2018 vähemmän kuin 75 prosenttia EU:n keskiarvoon verrattuna. Uudesta rahoitusosuudesta tulee hyötymään 13 jäsenvaltiota mukaan lukien Kreikka, Slovenia ja Portugali. Päästökauppadirektiivissä säädetään myös tietyistä muutoksista kohteisiin, joita Modernisaatorahaston kautta voidaan rahoittaa.

Muutetun direktiivin mukaan 50 miljoonan päästöoikeuden huutokauppaamisesta saatavat tulot tullaan ohjaamaan ilmastotoimien sosiaalirahastoon. Näiden päästöoikeuksien huutokauppaaminen toteutetaan vuonna 2025.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Laitokset

Päästökauppajärjestelmästä säädetään kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY. Vuodesta 2005 lähtien toiminut EU:n päästökauppa on keskeisin EU:n laajuinen politiikkatoimi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Päästökauppa kattaa noin 40 % EU:n päästöistä. Päästökaupassa tavoiteltu päästövähennys saavutetaan asettamalla päästöille koko järjestelmän kattava yhteinen vuosittain pienenevä päästökatto, jota vastaava määrä päästöoikeuksia lasketaan liikkeelle. Päästöoikeuk-

sille muodostuu markkinoilla hinta, jonka perusteella toimijat arvioivat, onko niille kannattavampaa vähentää omia päästöjään vai ostaa päästöilleen päästöoikeuksia. Näin päästövähennykset tehdään siellä, missä se on kustannustehokkainta.

Päästökauppa rakentuu päästökauppakausiin, jotka heijastelevat kulloinkin tavoiteltua EU:n kokonaispäästövähennystavoitetta. Päästökauppa käynnistettiin vuodet 2005–2007 kattaneella 1. kaudella, 2. kausi kattoi vuodet 2008–2012 ja kolmas vuodet 2013–2020. Nykyinen neljäs kausi kattaa vuodet 2021–2030 ja sillä pannaan toimeen Euroopan unionin vuoteen 2030 ulottuva päästövähennystavoite päästökauppasektorin osalta. Kauden 2021–2030 päästövähennystavoite oli 43 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Nyt sovittujen säädösmuutosten yhteydessä tavoite korotettiin 62 %:iin. Päästökauppakausien vaihtuessa on päästökauppaan tehty myös järjestelmän vaikuttavuutta ja toimivuutta kehittäviä sääntömuutoksia. Näistä keskeisimpiä ovat päästöoikeuksien jakomenetelmään tehdyt muutokset, harmonisaation syventäminen sekä ohjausvaikutuksen tehostaminen muun muassa markkinavakausvarannon käyttöön oton avulla.

Päästökaupan säännöt ovat pitkälle harmonisoidut koko EU:n tasolla. Päästökauppaa säännellään direktiivin nojalla annetuilla Euroopan komission asetuksilla, jotka ovat kansallisesti suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä. Asetuksia on annettu päästöjen tarkkailusta ja raportoinnista, todentamisesta, päästökaupparekisteristä, päästöoikeuksien huutokaupasta, päästöoikeuksien jakamisesta maksutta ja jakomäärien muuttamisesta. Laitoksia koskevasta päästökaupasta on säädetty kansallisesti päästökauppalailla (311/2011). Päästökauppalaain sääntelyä on lisäksi täydennetty useilla sen nojalla annetuilla valtioneuvoston sekä työ- ja elinkeinoministeriön asetuksilla. Keskeisimmät voimassa olevan päästökauppalaain säännökset koskevat päästökauppalaistosten päästölupaa ja tarkkailusunnitelmaa, päästöoikeuksien jakoperusteita ja kirjaamista, velvoitteita ja seuraamuksia.

Laitosten osalta päästökaupan piiriin kuuluvat suuret teollisuuslaitokset, kokonaislämpötehoaan yli 20 MW:n laitokset sekä Euroopan talousalueen sisäinen lentoliikenne. Suomessa järjestelmään on sisällytetty myös 20 MW tai sitä pienempiä kaukolämpöä tuottavia laitoksia. Päästökaupan piiriin kuuluu EU-jäsenvaltioissa ja tietyissä ETA-maissa yhteensä noin 11 000 laitosta. Suomessa järjestelmä kattaa noin 500 laitosta tarkoittaen kasvi-huonekaasukattavuudeltaan hieman alle puolta Suomen päästöistä. Taulukossa alla on listattu täsmällisemmin järjestelmän kattamat kiinteitä laitoksia koskevat toimialat Suomessa sekä toimialojen päästöt vuonna 2022.

Taulukko 2 Päästökauppasektorin laitosten toimialat ja päästöt Suomessa 2022.

Toimialat	2022 päästöt, t CO ₂ e	osuus päästö- kauppasekto- rin päästöistä
Polttolaitokset	7 996 387	42,0 %
Mineraaliöljyn jalostus	2 737 356	14,4 %
Metallimalmien pasutus ja sintraus ja pelletointi	6 669	0,0 %
Rauta- ja terästehtaat, mukaan lukien jatkuva valu	4 300 088	22,6 %
Rautametallien, rautaseokset mukaan luettuina, valmistus ja jalostus polttoyksiköissä	61 428	0,3 %

Muiden kuin rautametallien tuotanto tai jalostus polttoyksiköissä	65 091	0,3 %
Sementtiklinkkeriä tuottavat laitokset	885 342	4,7 %
Kalkin tuotanto tai dolomiitin tai magnesiitin kalsinointi	405 539	2,1 %
Lasia ja lasikuituja valmistavat laitokset	–	0,0 %
Keraamisia tuotteita polttamalla valmistavat laitokset	35 226	0,2 %
Mineraalivillan valmistus lasista, kivistä tai kuonasta	43 539	0,2 %
Kipsin kuivaus tai kalsinointi tai kipsilevyjen ja muiden kipsituotteiden valmistus	16 395	0,1 %
Massan ja paperin valmistus	1 806 395	9,5 %
Suurissa erissä tuotettavien orgaanisen kemian kemikaalien tuotanto	554 093	2,9 %
Vetykaasun ja synteetikaasun tuotanto	7 741	0,0 %
Typpihapon tuotanto	74 940	0,4 %
Muut direktiivin 2003/87/EY 24 artiklan mukaisesti hyväksytyt toiminnot (opt-in)	21 084	0,1 %
Päästöt yhteensä	19 017 313	100 %

Päästökauppaan kuuluvien laitosten osuus Suomen kokonaispäästöistä oli vuonna 2022 noin 41 prosenttia kasvihuonekaasujen kokonaispäästöjen ollessa 45,8 Mt CO₂e¹. Vuoden 2010 jälkeen nykyisen päästökauppassektorin päästöt ovat vähentyneet keskimäärin noin 7 prosenttia vuodessa ja vuoteen 2005 verrattuna päästökauppassektorin päästöt olivat vähentyneet 45 prosenttia vuoteen 2020 mennessä.

Järjestelmän soveltamisalaan kuuluvilla laitoksilla tulee olla toimivaltaisen viranomaisen myöntämä kasvihuonekaasujen päästölupa. Lupaan liittyy päästöjen seuranta- ja raportointivelvoitteita sekä velvoite palauttaa vuosittain toimivaltaiselle viranomaiselle päästöoikeusmäärä, joka vastaa laitoksen edellisen kalenterivuoden päästöjä. Yksi päästöoikeus vastaa yhtä hiilidioksidiekvivalenttitonnia. Päästöluvan myöntää ja päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyy päästökauppaviranomainen.

Päästöoikeuksien jakomenetelmät

Päästöoikeuksien pääasiallinen liikellelaskutapa on huutokauppa. Jäsenvaltiot myyvät yli puolet päästöoikeuksista huutokauppaamalla ne päästökaupan toiminnanharjoittajille ja muille markkinatoimijoille. Valtaosa jäsenvaltioista huutokauppaa päästöoikeutensa EU:n yhteisellä huutokauppapaikalla yhtäaikaaisesti ja yhteisin menettelyin. Myös Suomi osallistuu yhteiseen huutokauppaan. Huutokauppamenetelmänä on suljettu yhtenäishinnoittelu. Kunkin jäsenmaan

¹ Tiedot pohjautuvat Tilastokeskuksen 31.5.2023 julkiasemaan pikaennakkoon kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä vuonna 2022. Kokonaispäästöt on ilmoitettu ilman maankäyttö, maankäytön muutokset ja metsätalous (LULUCF) -sektoria.

nimeämä huutokaupanpitäjä vastaanottaa huutokaupoista saadut tulot ja tulouttaa ne valtiolle. Päästökauppalaissa säädetään päästöoikeuksien huutokaupasta. Suomen huutokaupan pitäjänä toimii päästökauppaviranomainen eli Energiavirasto. Tarkemmista huutokauppoja koskevista menettelyistä säädetään komission huutokauppa-asetuksessa (Komission asetus (EU) No 1031/2010).

Jäsenvaltiot jakavat päästöoikeuksia maksutta tietyille teollisuuden toimialoille sekä kaukolämmön- ja jäähdytyksen tuotannolle. Taustalla on arvio, että tiettyihin päästökauppasektorin toimialoihin kohdistuu hiilivuotoriski. Hiilivuodolla tarkoitetaan tilannetta, jossa yritykset siirtävät tai perustavat tuotantoa Euroopan unionin ulkopuolelle välttääkseen EU:n päästökauppajärjestelmästä aiheutuvia kustannuksia. Komissio arvioi hiilivuodon riskin päästökauppadiirektiivin sisältämien kriteerien mukaisesti. Hiilivuotoriskille alttiit toimialat (ns. hiilivuotoluettelon toimialat) saavat ilmaisjakoa 100 prosenttisesti ilmaisjakosääntöjen perusteella laskettavasta määrästä. Muut ilmaisjakoon oikeutetut toimialat saavat aluksi 30 prosenttia ilmaisjakosääntösten mukaisesta määrästä, mutta osuus laskee vuoden 2026 jälkeen tasasuuruisin erin nolnaan vuonna 2030. Osuuden lasku ei kuitenkaan koske kaukolämpöä tai -jäähdytystä. Sähkötuotannolle tai hiilidioksidin talteenotolle, varastoinnille ja kuljetukselle ei pääsääntöisesti myönnetä ilmaisjakoa.

Ilmaisjako määritetään laitoksille viideksi vuodeksi kerrallaan. Perusteena on tiedot laitosten tuotannon tasoista. Perusteena on myös eri tuotantoprosessien päästöintensiivisyyttä kuvaavat 54 vertailuarvoa, jotka komissio määrittä kaikista EU:n päästökauppajärjestelmän laitoksista parhaiten suoriutuvan 10 prosentin mukaan ja edelleen päästökauppadiirektiivissä säädettyjen vähimmäis- ja enimmäisrajat huomioiden. Näin ollen kaikki saavat tuotetulle tuotannon määrälle yhtä suuren määrän päästöoikeuksia mutta kunkin toimijan tuotannon päästöintensiivisyys ratkaisee sen, miten suuren osan laitoksen toteutuneista päästöistä ilmaisjako lopulta kattaa. Vertailuarvojen avulla pyritään palkitsemaan parhaiten suoriutuvia ja toisaalta varmistamaan, että päästöjen vähentäminen kannattaa ilmaisjaon kustannussuojasta huolimatta.

Ilmaisjaon vertailuarvoja alennetaan viiden vuoden välein, jotta ne vastaisivat tarkemmin teknologian kehitystä. Jakokausien aikana, eli kaudella 2021—2025 sekä kaudella 2026—2030, vertailuarvot pysyvät muuttumattomina. Kaudella 2021—2025 kukin vertailuarvo on vähintään 3 prosenttia ja enintään 24 prosenttia nykyistä matalampi, mikä vaikuttaa alentavasti myönnettävän ilmaisjaon määrään. Kaudella 2021—2025 sovellettavista vertailuarvioista on säädetty komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2021/447. Lisäksi ilmaisjaon määrä muutetaan tiettyjen reunaehtojen täytyessä. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien, eli ilmaisjaon määrä perustuu EU-tason harmonisointeihin sääntöihin, eikä jäsenvaltioilla ole harkinnanvaraa ilmaisjaon saajien tai määrän osalta. Ilmaisjakoon liittyvistä viranomaistehtävistä vastaa Suomessa Energiavirasto.

Päästöoikeusmarkkinat

Liikkeelle lasketuilla päästöoikeuksilla voi käydä vapaasti kauppaa päästöoikeusmarkkinoilla. Päästöoikeuksien markkinahinta muodostuu tällä jälkimarkkinalla. Kauppaa käydään sekä spot-että johdannaistuotteilla. Päästöoikeudet on luokiteltu rahoitusvälineeksi vuodesta 2018 lähtien. Valtaosa kaupankäynnin volyymistä tulee johdannaistuotteista ja kaupankäynti on pitkälle keskittynyt pörssialustoille. Myös välittäjän kautta, OTC-kaupankäynti ja toimijoiden välinen kaupankäynti ovat päästöoikeuksien markkinoilla edustettuina. Päästökaupan velvoitteen piiriin kuuluvien toiminnanharjoittajien lisäksi päästökauppamarkkinoilla aktiivisia ovat mm. pankit, vakuutuslaitokset sekä muut sijoitusmielessä toimintaa harjoittavat. Päästöoikeuden hinta on

vaihdellut voimakkaasti kuluneen vuosikymmenen aikana ja ulkoisten shokkien, kuten suhdannevaihteluiden, merkitys on ollut huomattava. Järjestelmään on myös tehty rakenteellisia korjauksia, jotka yhdessä kiristyvien päästövähennystavoitteiden kanssa ovat nostaneet hintaa vuodesta 2018 lähtien. Vuonna 2022 hintataso vaihteli voimakkaasti osin Ukrainan sodasta seuranneen energiakriisin seurauksena. Vuoden 2023 ensimmäisellä vuosipuoliskolla huutokauppojen hinnat ovat olleet 75 ja 100 euron välillä hinnan ollessa keskimäärin noin 87 euroa. Huutokaupan selvityshinnat seuraavat jälkimarkkinan hintatasoa.

Markkinavakausvaranto

Päästökauppajärjestelmän yhteydessä toimivan markkinavakausvarannon tavoitteena on rajoittaa historiallisesti kertynyttä päästöoikeuksien merkittävää ylitarjontaa päästöoikeusmarkkinoilla ja parantaa päästökauppajärjestelmän mukautumiskykyä mahdollisiin markkinoiden epätasapainoa aiheuttaviin tekijöihin. Varannon toiminta käynnistyi vuonna 2019 ja sen käyttöönotosta on sovittu Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2015/1814.

Markkinavakausvaranto toimii nykyisin siten, että markkinoilla kierrossa olevien päästöoikeuksien kokonaismäärän ollessa ennalta määritellyn vaihteluvälin ulkopuolella (400–833 miljoonaa päästöoikeutta), vähennetään tai kasvatetaan jäsenvaltioiden huutokauppaamaa päästöoikeuksien määrää. Komissio laskee ja julkaisee tiedon päästöoikeuksien määrästä vuosittain. Toistaiseksi kierrossa olevien päästöoikeuksien määrä on ollut huomattavasti vaihteluvälin ylärajarvon yläpuolella ja vuodesta 2019 lähtien huutokaupattavia päästöoikeusmääriä on vähennetty vuosittain määrä, mikä vastaa 24 prosenttia kierrossa olevasta päästöoikeusmäärästä. Vuoden 2021 lopussa tämä kierrossa oleva päästöoikeusmäärä oli 1,45 miljardia päästöoikeutta ja markkinavakausvarantoon siirretään syyskuun 2022 ja elokuun 2023 välisenä aikana 348 miljoonaa päästöoikeutta huutokaupattavista päästöoikeuksista. Markkinavakausvarantoon tehtävä leikkaukset ovat vuodesta 2019 lähtien pienentäneet huutokaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärää noin 40 prosenttia. Tarjonnan supistumisesta johtuva voimakas tilapäinen niukkuus markkinoilla on myös yksi selittävä syy päästöoikeuden hinnan nousulle.

Varantoa koskevien sääntöjen mukaisesti, mikäli kierrossa olevien päästöoikeuksien määrä laskee alle 400 miljoonan, palautetaan varannosta 100 miljoonaa päästöoikeutta huutokaupattavaksi. Päästöoikeusmäärän ollessa vaihteluvälissä, ei varantoon siirretä tai sieltä vapauteta päästöoikeuksia.

Markkinavakausvarannossa olevien päästöoikeuksien kokonaismäärää on rajoitettu siten, että vuodesta 2023 lähtien varannossa olevien päästöoikeuksien määrän ei tule ylittää edeltävänä vuonna huutokaupattujen päästöoikeuksien määrää. Komission julkaiseman laskelman mukaan varannon koko joulukuussa 2021 oli 2,6 miljardia päästöoikeutta.

3.2 Meriliikenne

Meriliikenteen kansainvälisen luonteen takia meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähentävistä toimista on ennen komission antamaa 55-valmiuspakettia päätetty pääosin IMO:ssa. Vuonna 2018 hyväksytyn IMO:n alustavan kasvihuonekaasustrategian mukaan kansainvälisen meriliikenteen hiili-intensiteettiä eli hiilidioksidipäästöjä kuljetussuoritetta kohden tulee vähentää keskimäärin vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2008 verraten. Tämän jälkeen tavoitteena on 70 prosentin vähennys vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi kansainvälisestä meriliikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen tulisi saavuttaa huippunsa mahdolli-

simman pian ja vuotuisten kokonaispäästöjen laskea vähintään 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoden 2008 tasoon verrattuna. Pyrkimyksenä on kasvihuonekaasupäästöjen vaiheittainen poistaminen huomioiden Pariisin ilmastopöytäkirjan lämpötilatavoitteet.

IMO:n määräysten mukaan lähes kaikkien uusien rahti- ja matkustaja-alusten on täytettävä energiatehokkuutta koskevaan suunnitteluindeksiin EEDI (Energy Efficiency Design Index) liittyvät vaatimukset. Marraskuun 2022 alusta lähtien voimaan tulivat hiili-intensiteettimääräyksen (CII) vaatimukset sekä nykyisten alusten energiatehokkuusindeksi EEI (Energy Efficiency Existing Ship Index). Tämä IMO:n lyhyen aikavälin päästövähennyskeinojen kokonaisuus ei kuitenkaan riitä meriliikenteen absoluuttisten päästöjen laskuun nykyisten IMO:n tavoitteiden mukaisesti.

IMO:n neuvottelut maailmanlaajuisista keskipitkän ja pitkän aikavälin päästövähennyskeinoista ovat kesken. Keskipitkän aikavälin keinot koostuisivat teknisestä ja taloudellisesta päästövähennyskeinosta. EU-maat ovat ehdottaneet tekniseksi päästövähennyskeinoksi polttoainestandardia, jonka avulla vähennettäisiin tehokkaasti kansainvälisen meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Taloudellisen ohjauksineen osalta esillä on ollut etenkin päästömaksu, eikä näytä todennäköiseltä, että ohjauksineen valikoituisi päästökauppa. IMO:n alustava kasvihuonekaasustrategia päästövähennystavoitteineen on tarkoitus päivittää vuoden 2023 aikana. Neuvottelutilanne on haastava.

EU:ssa sovelletaan asetusta meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta eli ns. MRV-asetusta ((EU) 2015/757). Asetus on velvoittanut yhtiöt 1.1.2018 alkaen tarkkailemaan, raportoimaan ja todentamaan asetuksen piiriin kuuluvien alusten hiilidioksidipäästöjä. Jatkossa MRV-asetus muodostaa pohjan päästökaupan soveltamiseen meriliikenteeseen, ja myös MRV-asetusta on päästökauppadirektiivin muutosten yhteydessä muutettu vastaamaan tulevan päästökaupan tarpeisiin. MRV-asetus on pantu kansallisesti täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulalla (1672/2009).

3.3 Lentoliikenne

Lentoliikenteen päästökaupasta säädetään päästökauppadirektiivissä ja sen nojalla annetuilla Euroopan komission asetuksilla, jotka ovat kansallisesti suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä. Useat komission asetuksista ovat yhteisiä kiinteiden laitosten kanssa, kuten esimerkiksi asetukset päästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta, mutta lisäksi on ainoastaan lentoliikennettä koskevia asetuksia, joiden määrä myös lisääntyy lähivuosina uudistetun päästökauppadirektiivin täytäntöönpanomääräysten täsmentyessä. Tähän vaikuttaa myös päästökauppadirektiivillä toimeenpantavan CORSIA-järjestelmän sääntelytarpeet. Lentoliikenteen päästökaupan säännöt ovat hyvin pitkälle harmonisoidut koko EU:n tasolla. Lisäksi CORSIA-järjestelmän säännöt on sovittu maailmanlaajuisesti ICAO:ssa, joskin EU:n toimeenpanotoimet päästökauppadirektiivissä eivät täysin vastaa näitä sääntöjä. Lentoliikennetoiminnan ylikansallisen ja globaalin luonteen takia kansallisia toimia laaja-alaisempien ratkaisuiden on perinteisesti nähty ehkäisevän kilpailun vääristymiä ja edistävän globaalin lentoliikennejärjestelmän toimivuutta.

Kansallisesti lentoliikenteen päästökaupasta on säädetty laissa lentoliikenteen päästökaupasta, jonka nojalla on myös annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetukset lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja tonnikipitrimäärien tarkkailusta ja todentamisesta (432/2015) sekä maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista (433/2015).

Voimassa olevan päästökauppadirektiivin mukaan lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärästä 82 prosenttia jaetaan ilma-alusten käyttäjille maksutta EU-tasolla tehtävän vertailun avulla, joka perustuu ilma-alusten käyttäjien raportoimiin todennettuihin tonnikipitrimetri-tietoihin

vuodelta 2010. Päästöoikeuksista kolme prosenttia on jaettu maksutta erityisvarannosta uusille ilma-alusten käyttäjille ja sellaisille ilma-alusten käyttäjille, joiden liikenne on kasvanut voimakkaasti. Loput 15 prosenttia lentoliikenteen päästöoikeuksista huutokaupataan markkinoille. Käytännössä lentoyhtiöt ovat hankkineet huomattavasti suuremman osuuden päästöoikeuksista markkinoilta, koska lentoliikenteen päästökaton rajallisuuden takia ne ovat joutuneet ostamaan myös yleisen päästökaupan päästöoikeuksia. Ennen koronaviruspandemiaa maksutta jaettavilla päästöoikeuksilla hyvitetiin noin 45 prosenttia lentoliikenteen päästöistä EU:n tasolla.

Lentoliikenteen päästökauppa oli aluksi puoliavoin järjestelmä, jossa ilma-aluksen käyttäjät saivat käyttää yleisen päästökaupan päästöoikeuksia, mutta kiinteät laitokset eivät saaneet käyttää lentoliikenteen päästöoikeuksia. Tämä mahdollisti sen, että varsinaiset päästövähennykset tapahtuivat pitkälti kiinteiden laitosten puolella. Vuodesta 2021 alkaen siirryttiin avoimeen järjestelmään, eli myös kiinteät laitokset ovat saaneet käyttää lentoliikenteen päästöoikeuksia. Vuonna 2022 Suomi sai lentoliikenteen päästöoikeuksien (EUAA) huutokaupasta tuloja 6,4 miljoonaa euroa. Jo toteutuneiden huutokauppojen perusteella voidaan arvioida, että vuoden 2023 tulot tulevat olemaan noin kymmenen miljoonaa euroa. Huutokauppatulot ovat 2020-luvulla olleet kasvussa päästöoikeuden hinnan nousun myötä.

Lentoliikenteen päästökauppa koskee kansallisuudesta riippumatta kaikkia ilma-aluksen käyttäjiä, joiden CO₂-päästöt ylittävät direktiivissä määritellyn kynnyksen päästökaupan alkupe-
räisellä soveltamisalalla (full scope). Kynnyksen kaupallisista lentoliikennettä harjoittaville ilma-aluksen käyttäjille on 10 000 CO₂t vuodessa ja ei-kaupallista lentoliikennettä harjoittaville ilma-aluksen käyttäjille 1 000 CO₂t vuodessa. Suomen hallinnoitavana on vuoden 2022 päästötietojen perusteella kaupallisista lentoliikennettä harjoittavista ilma-aluksen käyttäjistä vain Finnair ja lisäksi kolme ei-kaupallista lentoliikennettä harjoittavaa yhdysvaltalaista ilma-aluksen käyttäjää. Finnairin päästöt muodostivat noin 99,9 % Suomelle vuonna 2022 lentoliikenteen päästökaupassa raportoitavista päästöistä. Vuonna 2022 lentoliikenteen päästökaupan kustannukset Suomen hallinnoimille ilma-alusten käyttäjille olivat arvion mukaan noin 45 miljoonaa euroa. 1.1.2021 alkaneella päästökaupakaudella Finnairille on myönnetty vuosittain noin 450 000 maksutonta päästöoikeutta, kun taas Suomen hallinnoimille ei-kaupallisille ilma-aluksen käyttäjille vain joitain kymmeniä päästöoikeuksia. Liikenne- ja viestintävirasto on Suomen toimivaltainen viranomaisena EU:n lentoliikenteen päästökaupassa.

CORSIA-järjestelmän toiminta käynnistyi vuoden 2019 alusta, kun hiilidioksidipäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvelvoitteet tulivat voimaan. Päästöjen hyvitysvelvoitteet tulivat voimaan vuoden 2021 alusta kolmivuotisen vapaaehtoisen pilottijakson alkaessa. Kesäkuussa 2023 CORSIA-järjestelmään on ilmoittanut osallistuvansa 115 ICAO:n jäsenvaltiota, mukaan lukien kaikki EU-jäsenvaltiot. Pilottijaksolta lentoyhtiöiden tulee palauttaa ilmastoyksiköt 31.1.2025 mennessä. Pilottijaksoa seuraa niin ikään kolmivuotinen vapaaehtoinen jakso, jonka jälkeen järjestelmä tulee pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta globaalisti pakolliseksi vuoden 2027 alusta lukien.

Euroopan unionissa CORSIA toimeenpannaan päästökauppadirektiivin kautta. Komission delegoidun asetuksen 2019/1603/EU kautta ilma-aluksen käyttäjät veloitettiin tarkkailemaan, raportoimaan ja todentamaan CORSIA:n alaiset hiilidioksidipäästötään päästökauppalainsäädännön mukaisesti. Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2023/136 veloitettiin jäsenvaltiot ilmoittamaan hallinnoimilleen ilma-aluksen käyttäjille CORSIA:an liittyvät päästöhyvitysvelvoitteet vuoden 2021 CO₂-päästöjen osalta. Nyt ehdotetuilla päästökauppadirektiivin muutoksilla toimeenpannaan loput CORSIA:n velvoitteet, kuten selvennetään eri järjestelmien soveltamisalat ja tuodaan CORSIA:n päästöhyvitysvelvoitteet unionin lainsäädäntöön. Liikenne- ja viestintävirasto on Suomen toimivaltainen viranomaisena CORSIA:ssa.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi päästökauppalaki ja samalla kumottaisiin voimassa oleva päästökauppalaki sekä laki lentoliikenteen päästökaupasta. Lailla pantaisiin täytäntöön laitosten, lentoliikenteen ja meriliikenteen osalta muutettu päästökauppadirektiivi. Uudistuksella myös ajantasaistettaisiin säännöksiä sekä huomioitaisiin päästökaupan soveltamisalan laajennuksen myötä tarvittavat muutokset hallintoon ja ohjaukseen. Lisäksi ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön päästökauppadirektiiviin sisältyvät CORSIA-järjestelmää koskevat säännökset sekä uuden erillisen tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökaupan vuoden 2024 päästöjen raportointivelvoite.

Voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lakiin lentoliikenteen päästökaupasta verrattuna useat pykälät säilyisivät sisällöllisesti pitkälti ennallaan, mutta lakia täydennettäisiin direktiivin muutosten myötä, poistettaisiin vanhentunutta sääntelyä sekä selkeytettäisiin lain rakennetta. Esityksessä ehdotetaan muutoksia viranomaisten tehtäviin soveltamisalan laajennuksen myötä. Energiavirasto vastaisi laitosten valvonnasta sekä toimisi rekisterinpitäjänä ja Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi lento- ja meriliikenteen valvonnasta. Voimassa olevassa laissa säädetyt seuraamukset pysyisivät ennallaan, minkä lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi meriliikennettä koskevat direktiivin seuraamukset. Muutoksenhakua ehdotetaan esityksessä vastaamaan nykyisen yleislain eli oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain pääsääntöä.

Lakiesityksessä ehdotetaan päästökaupan soveltamisalaan tehtävän muutoksia siten, että ne vastaavat päästökauppadirektiivin muutettua soveltamisalaa.

4.1.1 Meriliikenteen sisällyttäminen soveltamisalaan

Muutetun päästökauppadirektiivin mukaisesti ehdotettua lakia sovellettaisiin meriliikenteen osalta aluksiin, joiden bruttovetoisuus on 5 000 tai enemmän, niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat matkoista matkustajien ja rahdin kaupalliseen kuljettamiseen sekä tällaisten alusten satamassa olon aikana. Bruttovetoisuudeltaan 5 000 ja sitä suuremmat offshore-alukset tulisivat päästökaupan piiriin vuoden 2027 alusta lähtien. Lain soveltamisalaan kuuluisivat alusten hiilidioksidipäästöt ja vuoden 2026 alusta lähtien myös metaani- ja dityppioksidipäästöt. Päästökaupan soveltaminen meriliikenteeseen pohjautuisi MRV-asetukseen. Laivayhtiöiden tulisi tarkailla, raportoida ja todentaa päästönsä MRV-asetuksen mukaisesti.

Meriliikenteessä velvoite palauttaa päästöoikeuksia kohdentuisi laivayhtiölle. Laivayhtiöllä tarkoitettaisiin aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnasta ja kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten noudattamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) 336/2006 liitteen mukaan. Päästökauppaa sovellettaisiin täysimääräisesti päästöihin, jotka syntyvät niiden matkoista tai satamassa olosta jäsenvaltioissa sekä 50 prosenttiin päästöistä, jotka syntyvät matkoista, jotka alkavat tai päättyvät jäsenvaltion ulkopuoliseen valtioon.

Meriliikenteessä päästöoikeuksien palautusvelvollisuus otettaisiin käyttöön porrastetusti. Laivayhtiöiden tulisi palauttaa vuoden 2024 osalta päästöoikeudet 40 prosentille raportoiduista

päästöistä ja vuoden 2025 osalta päästöoikeudet 70 prosentille raportoiduista päästöistä. Vuoden 2026 päästöille ja siitä eteenpäin päästöoikeudet palautettaisiin täysimääräisesti.

Päästöoikeuksien palautusveloitteeseen sisältyisi joitakin poikkeuksia. Ehdotetun lain mukaan laivayhtiöt voivat valita, hyödyntävätkö ne 5 prosentin helpotuksen päästöoikeuksien palautuksesta I A ja I AS tai vastaavien jääluokkien aluksille.

Päästöoikeuksien palautusveloitetta ei sovellettaisi vuoden 2030 loppuun saakka muiden matkustaja-alusten kuin risteilijöiden ja matkustaja-autolauttojen matkoihin saman jäsenmaan alle 200 000 asukkaan saarille. Suomessa tällaisia aluksia liikennöi Ahvenanmaalle.

4.1.2 Laitosten soveltamisalaa koskevat muutokset

Päästökauppadirektiivin muutoksen myötä yhdyskuntajätteen polttolaitokset sisällytettäisiin päästökaupan soveltamisalaa päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevien velvoitteiden osalta. Yhdyskuntajätteenpolttolaitosten toiminnanharjoittajien tulisi laatia laitoksen päästöjen tarkkailun pohjaksi tarkkailusuunnitelma ja hakea sille Energiaviraston hyväksyntä. Toiminnanharjoittajien tulisi tarkkailla laitoksen päästöjä suunnitelman mukaisesti sekä raportoida edellisen kalenterivuoden päästöt vuosittain määräaikaan mennessä. Toiminnanharjoittajan tulisi myös huolehtia päästöselvityksen todentamisesta. Yhdyskuntajätteenpolttolaitosten toiminnanharjoittajien velvoitteet vastaisivat tarkkailun, todennuttamisen ja raportoinnin osata muiden soveltamisalaa jo voimassa olevassa laissa sisällytettyjen laitosten velvoitteita. Näin ollen niitä koskisivat jo voimassa olevan lain mukaiset säännökset tarkkailusuunnitelman laatimisesta, tarkkailusuunnitelman ja vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun tarkkailusuunnitelman hyväksynnän hakemisesta, hyväksynnän myöntämisestä ja tarkkailusuunnitelman muuttamisesta. Yhdyskuntajätteenpolttolaitoksiin sovellettaisiin myös toiminnanharjoittajan vaihtumista, laitoksen toiminnan lopettamisesta ja Energiaviraston päästömäärän arviointia virhetilanteessa koskevia säädöksiä.

Yhdyskuntajätteenpolttolaitosten toiminnanharjoittajien ei olisi tarpeen hakea laitokselleen päästölupaa eikä niitä koskisi päästöoikeuksien palautusvelvollisuuteen liittyvät toimet, kuten päästöoikeuksien palauttaminen laissa säädettyinä määräaikana tai velvoite päästöoikeustilille.

Vety- ja synteetikaasun tuotannon, kipsin ja hiilimustan tuotannon sekä öljyn jalostuksen soveltamisalaa kuuluminen rajausta muutettaisiin siten, että rajat vastaavat muutettua päästökauppadirektiiviä. Vety- ja synteetikaasun tuotantokapasiteetin alaraja olisi 5 t/päivä. Kipsin ja hiilimustan tuotantojen kohdalla soveltamisalaa sisältyminen määräytyisi tuotantokapasiteetin alarajan perusteella, eikä nimellisen kokonaislämpötehon. Kipsille alaraja on 20 t/päivä ja hiilimustalle 50 t/päivä. Öljynjalostuksen osalta soveltamisalaa kuuluisi öljyn jalostaminen polttoyksiköissä, joiden kokonaispolttoaineteho on yli 20 MW kun aiemmin soveltamisalaa on kuulunut mineraaliöljyn jalostus.

Vuodesta 2026 alkaen päästökaupan soveltamisalaa muutettaisiin siten, että laitokset, joiden vuosien 2019–2023 keskimääräisistä päästöistä yli 95 % syntyy kestävyyskriteerit täyttävän biomassan poltosta, rajattaisiin soveltamisalan ulkopuolelle. Voimassa olevan päästökauppalain mukaan soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu laitokset, jotka käyttävät yksinomaan kestävä biomassaa poltossa. Vuodesta 2026 alkaen sovellettaisiin myös muutettua laskentasääntöä laitoksen kokonaispolttoainetehon määrittämiseksi. Laskennassa huomioitaisiin myös yksinomaan biomassaa käyttävät yksiköt laitoksella, kun voimassa olevassa laissa ne on rajattu laskennan ulkopuolelle.

Päästökaupan soveltamisalaa muutettaisiin siten, että jatkossa siihen sisältyisi lain soveltamisalaan kuuluvat toiminnot riippumatta siitä, aiheutuuko siitä päästöjä vai ei. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan päästökauppaa sovelletaan toiminnoista aiheutuviin päästöihin. Muutoksen myötä päästökaupan soveltamisalassa ovat toiminnot riippumatta siitä, aiheutuuko niistä soveltamisalaa kuuluva päästöjä vai ei.

Jatkossa soveltamisalaan sisällytettäisiin kasvihuonekaasujen kuljettaminen geologista varastointia varten CCS-direktiivin mukaisesti sallittuun varastointipaikkaan. Tähän asti soveltamisalassa on ollut ainoastaan putkistoissa tapahtuva kasvihuonekaasujen kuljetus ja nyt tehtävällä muutoksella soveltamisalaan sisällytettäisiin myös muut kuljetusmuodot.

Yllämainitut muutokset vastaavat päästökauppadirektiiviin soveltamisalaa tehtyjä muutoksia.

Laitosten soveltamisalaan ehdotetaan lisäksi muutosta siihen, miten laitoksen kokonaisteho määritetään. Voimassa oleva laki on edellyttänyt, että laitoksen teho ja edelleen soveltamisalaan kuuluminen määritetään laitoksen nimellisen kokonaislämpötehon kautta. Esityksessä tätä ehdotetaan muutettavan siten, että jatkossa kokonaisteho määritettäisiin laitoksen polttoainetehon kautta. Muutoksella vietäisiin tehon laskentasääntö yhteneväksi sen kanssa, miten päästökauppadirektiiviä on tarkoitettu tulkittavaksi. Muutos myös selkeyttää ja yksinkertaistaa päästökaupan toimeenpanoa laitoksilla koska polttoainetehon määrittäminen on selkeämmin laskettavissa kaikille polttoa harjoittaville yksiköille riippumatta siitä, onko niiden tarkoitus lämmön tuottaminen vai ei.

4.1.3 Lentoliikenteen soveltamisalaa koskevat muutokset

Päästökauppadirektiivin muutoksilla sovittiin lentoliikenteen päästökaupan ja CORSIA-järjestelmän yhteensovittamisesta ja järjestelmien soveltamisaloista. CORSIA-järjestelmästä ei ole aiemmin ollut kansallista lainsäädäntöä, mutta nyt siitä ehdotetaan säädettäväksi uudessa päästökauppalaissa. CORSIA:n osalta päästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvelvoitteet koskisivat kaikkia järjestelmän piirissä olevien valtioiden välisiä lentoja ja velvoitteet toteutetaan päästökaupan kanssa yhdenmukaisin menettelyin. CORSIA-järjestelmään liittyvät hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteet koskisivat pienin poikkeuksin ETA-alueelta järjestelmän piirissä oleviin kolmansiin valtioihin suuntautuvia ja sieltä saapuvia lentoja. Soveltamisala voi vaihdella sen mukaan, miten komissio täytäntöönpanoasetusten kautta arvioi kolmansien valtioiden CORSIA:n soveltamista. Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalaan ehdotetaan direktiivin mukaisia muutoksia. Päästökauppa jatkuisi nykyiseen tapaan rajattuna määräaikaisesti ainoastaan ETA-alueen sisäisiin lentoihin. Tämä niin sanottu Stop the Clock –rajaus olisi kuitenkin voimassa vain vuoden 2026 loppuun saakka, jonka jälkeen päästökauppa laajenee kattamaan myös ETA-alueelta lähtevät ja sinne saapuvat lennot, jos muuta ei sitä ennen EU-tasolla sovita. Päästökaupan ja CORSIA:n soveltamisaloja on tarkoitus arvioida uudelleen vuonna 2026 komission CORSIA-järjestelmästä tekemän arvioinnin jälkeen. Lisäksi uuteen päästökauppalakiin ehdotetaan pieniä päästökaupan soveltamisalaa koskevia päivityksiä, joista Suomen näkökulmasta merkittävin on syrjäisten alueiden poikkeuksen rajausta koskemaan ainoastaan kansallisia lentoja. Tämä muutos tuo päästökaupan piiriin esimerkiksi Kanarian saarten ja Madeiran lennot.

4.1.4 Muutokset päästöoikeuksien ilmaisjakoon

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi direktiivissä säädetyt muutokset maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämiseen.

Laitoksille maksutta myönnettävien päästöoikeuksien jakoperusteita täydennettäisiin voimassa olevaan lakiin nähden siten, että jakoperusteissa huomioitaisiin jatkossa erillisellä asetuksella

säädetty hiilirajamekanismin käyttöönotto ja sen myötä ilmaisjaon asteittainen lasku vuodesta 2026 alkaen hiilirajamekanismin piirissä oleville tuotteille EU:n alueella. Esityksessä ehdotetaan direktiivin muutosten mukaisesti lisäehtoja tietyille laitoksille täysimääräisen maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän saamiseksi. Laskettaessa laitokselle myönnettävää jakokaudelle 2026–2030 maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää, tulisi toiminnanharjoittajien, joita koskee energiatehokkuuslain 6 §:n mukainen velvoite pakollisen energiakatselmuksen tekemiselle tai 7 §:n mukainen velvoite sertifioidun energiahallintajärjestelmän käyttöönotolle, noudattaa katselmuksesta tehtävän raportin tai energiahallintajärjestelmän suosituksia siltä osin kuin niiden edellyttämien investointien takaisinmaksuaika on enintään kolme vuotta ja investointien kustannukset ovat oikeasuhteisia. Vaihtoehtoisesti toiminnanharjoittajan tulisi osoittaa toteuttaneensa laitoksella muita, vastaaviin kasihuonekaasupäästöjen vähennyksiin johtavia toimenpiteitä. Jos toiminnanharjoittaja ei osoittaisi edellä tarkoitettujen ehtojen täyttyneen, alennettaisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää 20 prosentilla. Jos toiminnanharjoittaja täyttäisi velvoitteen myöhemmin, ei päästöoikeuksien määrää enää alennettaisi velvoitteiden toteuttamista seuraavasta kalenterivuodesta alkaen. Lisäksi säädettäisiin, että kaikkien päästöintensiivisimpien laitosten tulisi laatia ilmastoneutraaliussuunnitelma ehtona täysimääräiselle ilmaisjaolle. Mikäli suunnitelmaa ei ole asianmukaisesti laadittu ja toimitettu, kyseisen laitoksen toiminnanharjoittajalle myönnettävien maksuttomien päästöoikeuksien määrää pienennettäisiin 20 prosentilla. Päästöintensiivisimmiksi katsottaisiin toiminnanharjoittajat, joiden laitosten päästöt ovat korkeammat kuin 80 prosentilla niistä laitoksista, johon vastaavaa vertailuarvoa sovelletaan, laitosten määrittelystä vastaa komissio. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää laskettaisiin jakokaudelle enimmillään 20 prosentilla energiatehokkuustoimiin ja ilmastoneutraaliussuunnitelmaan liittyvien velvoitteiden yhteysvaikutuksena.

Lisäksi ehdotetaan, että maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskennassa säädettäisiin monialaisen korjauskertoimen soveltamista koskevasta poikkeuksesta. Mikäli laitos kuuluu päästöintensiivisyydeltään 10 prosentin vähäpäästöisimpiin Euroopan unionin alueella, ei korjauskertoimen sovellettaisi siihen, mikäli sen käyttö on tarpeen päästöoikeuksien kokonais määrän rajaamisen takia. Laitosten, joita poikkeus koskee, määrittelystä vastaa komissio.

Voimassa olevaa maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskentaa, hakemista ja myöntämistä sekä ilmaisjakoon liittyvää tarkkailuvelvoitetta koskevaa sääntelyä selkeytettäisiin rakenteeltaan. Lisäksi aiempien päästökauppakausien ilmaisjakoa koskevaa sääntelyä koskevia pykälä kumottaisiin.

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi direktiivissä säädetyt muutokset maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien myöntämiseen. Muutokset ovat jaettavissa yleisen ilmaisjaon asteittaiseen alasajoon ja uuteen kestävien lentopolttoaineiden käyttöön kytkeytyvään päästöoikeuksien ilmaisjakoon.

Lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon alasajon lähtötaso on vuonna 2023 maksutta jaettujen päästöoikeuksien määrä. Tästä päästöoikeuksien määrästä vuonna 2024 vähennetään 25 prosenttia ja vuonna 2025 50 prosenttia. Vuonna 2026 ilma-alusten käyttäjät eivät enää saa päästöjen perusteella maksutta jaettavia lentoliikenteen päästöoikeuksia. Kaikki lentoliikenteen päästöoikeudet olisivat tällöin huutokaupan piirissä, lukuun ottamatta vuosille 2024–2030 unionitasolla varattuja 20 miljoonaa lentoliikenteen päästöoikeutta, jotka osoitetaan uusien kestävien lentopolttoaineiden käytön edistämiseen. Ehdotetun uuden päästökauppalain nojalla ilma-aluksen käyttäjien olisi mahdollista hakea maksutta jaettavia päästöoikeuksia, jos ne ovat edeltävänä vuonna käyttäneet päästökaupan piirissä olevilla lennoilla ReFuelEU Aviation –asetuksessa määritellyjä kestäviä lentopolttoaineita. Mekanismin tarkoituksena on lisätä uusiutuvien ja muiden kestävien lentopolttoaineiden käyttöä ja vähentää päästöjä kattamalla vähintään puolet fossiilisen ja kestävästä lentopolttoaineesta hintaerosta. Kateosuus olisi korkeampi kaikkein

kestävimpien lentopolttoaineiden osalta (kehittyneet biopolttoaineet ja vihreä vety 70 prosenttia sekä ei-biologista alkuperää olevat synteettiset polttoaineet 95 prosenttia). Hintaero katettaisiin kuitenkin kokonaan, jos kestävä polttoaine tankataan alle 10 000 km² kokoisella saarella tai syrjäisellä alueella sijaitsevalla lentoasemalla taikka ReFuelEU Aviation –asetuksen soveltamisalaa pienemmällä lentoasemalla (enintään 800 000 matkustajaa tai 100 000 tonnia rahtia vuodessa).

4.1.5 Lentoliikenteen päästöjen raportointi ja tarkkailu

Lentoliikenteen päästökaupan tarkkailu, raportointi- ja todentamisvelvoitteita ehdotetaan päästökauppadirektiivin muutosten mukaisesti laajennettavaksi vuoden 2025 alusta lukien muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksiin. Ilma-alusten käyttäjien tulisi siitä lähtien vuosittain raportoida nämä päästönsä jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, joka on Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto. Muilla kuin hiilidioksidipäästöillä tarkoitetaan typen ja rikin oksideja, pienhiukkaspäästöjä sekä vesihöyryä. Toiminnasta saatujen kokemusten ja komission raportin perusteella arvioidaan aikaisintaan vuonna 2028, voidaanko muut kuin hiilidioksidipäästöt lisätä päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteiden piiriin.

4.1.6 Muut ehdotukset

Rekisteriä, laitosten päästölupia sekä bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kestävyuden osoittamista koskeva sääntely vastaisi pääasiallisesti voimassa olevaa päästökauppalakia. Esityksessä muutoksenhakua on muutettu voimassa olevaan lakiin verrattuna vastaamaan yleislakia. Ehdotetut seuraamukset vastaavat voimassa olevassa laissa säädettyjä seuraamuksia lukuun ottamatta päästökauppadirektiivin muutoksen myötä esitetyt uudet seuraamukset merenkululle. Laivayhtiöön, joka ei täyttäisi lain mukaisia velvoitteitaan, sovellettaisiin lain yleisiä seuraamusmenettelyjä. Tämän lisäksi laivayhtiölle voitaisiin määrätä karkotusmääräys, jos yhtiö ei olisi palauttanut päästöoikeuksia kahden tai useamman raportointijakson ajalta ja muut valvontatoimenpiteet eivät olisi tehonneet. Suomalaiselle satamassa olevalle Suomen lipun alle purjehtivalle alukselle voitaisiin määrätä vastaavassa tilanteessa pysäyttämismääräys.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Ympäristövaikutukset

Päästökauppa on EU-tasolla toimiva hintaohjausmekanismi, jonka ohjaa päästövähennysvaikutuksia koko järjestelmän tasolla, ei jäsenvaltiokohtaisesti. Päästöjen kokonaismäärää rajataan laskemalla liikkeelle päästöoikeuksia määrä, joka vastaa päästökaupan lineaarisen kertoimen mukaisesti alenevaa päästökattoa. Vuoteen 2030 mennessä koko järjestelmän tasolla päästöjen tulee laskea yleisen päästökaupan kattamilla sektoreilla yhteensä 62 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. On mahdollista, että tavoite tullaan ylittämään koska päästöoikeuksien siirrot markkinavakausvarantoon todellisuudessa kiristävät päästökattoa vähintään tilapäisesti ja osin pysyvästi, kun päästöoikeuksia on mitätöity varannosta.

Laitokset

Päästövähennystavoitteen ja sitä myötä päästökaupan hintaohjauksen kiristymisen arvioidaan vauhdittavan päästövähennyksiä päästökauppasektorilla entisestään myös Suomessa. Muutetun direktiivin kansallisia päästövähennysvaikutuksia ei ole arvioitu. Komission alkuperäisessä ehdotuksessa koskien päästökaupan muuttamista komissio arvioi, että sen ehdotus johtaisi Suomessa 49 prosentin päästövähentämään vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasoon verrattuna, kun aiempi tavoite olisi sen johtanut Suomessa 29 prosentin päästövähentämään vastaavalla

ajanjaksolla. Komission alkuperäisessä ehdotuksessa päästökaupalle asetettu päästövähennystavoite vuodelle 2030 oli 61 prosenttia ja aiemmin voimassa ollut 2030 vähennystavoite oli 43 prosenttia vuoden 2005 päästötasosta. Vaikka lopullinen direktiivi eroaa komission ehdotuksesta, voidaan komission arvioita päästövähennysten mittakaavasta kuitenkin pitää suuntaa-antavana.

Laitosten päästöjen kehitykseen vaikuttavat fossiilisten energialähteiden vähenevän käytön ohella muun muassa teollisuuden sähkön kysyntä, säästä riippuvainen lämmitysenergian kulutus sekä pohjoismainen vesivoimatilanne, joka vaikuttaa sähkön pörssihintaan ja sitä kautta sähkön tuontiin ja sähkön erillistuotannon tarpeeseen. Keskeistä on myös teollisuuden käyttöönotamat uudet teknologiset ratkaisut päästöjen vähentämiseksi.

Vuodesta 2026 alkaen soveltamisalasta poistuu biomassan päästöille asetettavan 95 % rajan seurauksena arviolta 54 laitosta, mikä tarkoittaa, että näiden laitosten fossiilisen polttoaineen poltosta syntyvät päästöt siirtyvät taakanjakosektorille. Näiden laitosten päästöt fossiilisten polttoaineiden poltosta vuosina 2019-2021 keskimäärin olivat noin 250 000 tCO₂. Arvioon liittyy epävarmuutta. Biomassaehdon vaikutuksia on käsitelty yksityiskohtaisemmin laitosten päästökauppaa koskevassa arviomuistiossa. Vaikka jätteenpolttolaitokset sisällytetään päästökaupan soveltamisalaa päästöjen tarkkailu- ja raportointivaatimusten osalta, säilyvät ne edelleen osana taakanjakosektoria päästövähennystavoitteiden asetannan näkökulmasta eikä laitoksiin kohdistuisi päästökaupan ohjausvaikutusta. Vuonna 2021 jätteenpolttolaitosten yhteenlasketut hiilidioksidipäästöt olivat 0,7 miljoonaa tonnia. Jätteenpolton sisällyttämistä täysimääräisesti päästökauppaan on käsitelty luvussa 5 koskien vaihtoehtoisia toteutustapoja.

Yksittäisiä toimintoja koskevien soveltamisalarajojen muutosten vaikutuksia päästökaupan päästökattavuuteen ei ole arvioitu. On oletettavissa, että päästökattavuus kasvaa jossain määrin muutoksen seurauksena.

Meriliikenne

Fossiilisten polttoaineiden osuus Suomen meriliikenteen polttoaineista on tällä hetkellä lähes 100 prosenttia. Kustannustehokkaimpia keinoja meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat operatiiviset keinot ja energiatehokkuutta parantavat keinot. Näiden potentiaali päästöjen vähentämisessä on kuitenkin rajallinen. Useita vaihtoehtoisia polttoaineita ja käyttövoimateknologioita tutkitaan ja kehitetään parhaillaan meriliikenteen käyttöön, mutta osan kaupallistamiseen on vielä matkaa. Toisaalta nykypäivänäkkin on saatavilla rajatusti uusiutuvia polttoaineita, joita voidaan sekoittaa perinteisiin meripolttoaineisiin. Esteenä uusiutuvien polttoaineiden käyttöönotolle on niiden huomattavasti korkeampi hinta fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna.

Päästökaupan vaikutus Suomen meriliikenteen päästöihin riippuu päästöoikeuksien hinnoista ja päästöjä vähentävien toimien kustannuksista. Ottaen huomioon meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden korkea hinta ja saatavuus, päästöjen vähentämisen odotetaan toteutuvan vuoteen 2030 saakka enemmän muilla päästökaupan piirissä olevilla sektoreilla kuin meriliikenteessä. Meriliikenteen odotetaan sopeutuvan päästökauppaan ostamalla päästöoikeuksia muita sektoreita suhteellisesti enemmän.

Saaripoikkeuksen soveltaminen voi heikentää päästökaupan vaikutusta meriliikenteen päästöjen vähentämiseen, sillä päästöoikeuksien hankkimisesta johtuva taloudellinen kannustin vähentää päästöjä puuttuu väliaikaisesti Ahvenanmaa – Manner-Suomi välin matkustaja-autolautoilta. Saaripoikkeuksen piiriin kuuluvien päästöjen määräksi on arvioitu vuoden 2021 liikennöintimäärien perusteella 0,18 miljoonaa hiilidioksiditonnia. Saaripoikkeus koskee matkustaja-autolauttoja, joiden liikennesuoritekohtaiset päästöt ovat korkeat verrattuna useimpiin muihin

alustyyppeihin. Riski, että varustamot pidentäisivät reittejään poiketukseen saaripoikkeuksen vuoksi Ahvenanmaalla päästökaupan välttämiseksi, on melko vähäinen. Useimmat alukset, jotka täyttävät saaripoikkeuksen kriteerit, tekevät jo nykytilanteessa satamakäynnin Ahvenanmaalle matkustajien ja rahdin vuoksi sekä tax free-myyntin mahdollistamiseksi.

Lentoliikenne

Päästökauppadirektiivin muutoksilla on myönteinen ympäristövaikutus lentoliikenteessä erityisesti päästöoikeuksien ilmaisjaon lakkauttamisen ja päästöoikeuksien kokonaismäärää vähentävän lineaarisen vähennyskertoimen korottamisen kautta. Muutokset lisäävät lentoyhtiöiden kannustimia päästöjen vähentämiseen esimerkiksi uuden vähäpäästöisemmän teknologian käyttöönoton tai kestävien lentopolttoaineiden käytön kautta. Lentoyhtiöiden merkittävimmät mahdollisuudet päästöjensä vähentämiseen 2020-luvulla onkin ympäristöystävällisempien polttoaineiden käytön kautta, koska sähkön tai vedyn kaltaisilla uusilla käyttövoimilla arvioidaan olevan laajempia vaikutuksia kaupallisessa lentoliikenteessä vasta 2030-luvulla. Uusiutuvia ja muita kestäviä polttoaineita on kuitenkin vielä 2020-luvulla heikosti saatavilla kilpailukykyiseen hintaan, mikä hidastaa muutosta ja voi vaikeuttaa lentoyhtiöiden muita mahdollisuuksia investoida kestäväan siirtymään. Kestävien lentopolttoaineiden käytön tuki-mekanismeilla pyritään vähentämään näitä riskejä.

Lentoliikenteen toimijat ovat jo nykyisin ostaneet merkittävän osan tarvitsemistaan päästöoikeuksista laitosten kiintiöstä, joten lentoliikennetoimialan sisäisten päästöjen vähentymisen ohella muutokset tukevat myös teollisuuden päästöjen vähentymistä. Päästöjen vähentäminen tapahtuu kustannustehokkaasti siellä, missä se on edullisinta. EU:n komissio on arvioinut, että lentoliikenteen päästökauppa on käynnistymisestäään vuonna 2012 saakka vähentänyt hiilidioksidipäästöjä yli 17 Mt vuosittain ja määrä tulee päästöoikeuksien ilmaisjaon asteittaisen poiston ja päästöoikeuksien kokonaismäärän vähenemisen myötä lisääntymään selvästi. Ilmaisjaon lakkauttamiseen mahdollisesti liittyvän hiilivuotoriskin komissio on arvioinut pieneksi.

CORSIA-järjestelmässä lentoyhtiöt hyvittävät hiilidioksidipäästöjen kasvun vertailuarvon ylittävältä osalta ostamalla kansainvälisiltä päästövähennysoikeuksilta ICAO:n tai EU:n hyväksymien päästövähennyshankkeiden ilmastoyksiköitä. Hankkeet voivat olla esimerkiksi uusiutuvan energian rakentamiseen tai hiilinielujen lisäämiseen liittyviä projekteja. Vertailuarvona on vuosina 2021-2023 kansainvälisen lentoliikenteen CORSIA:n piiriin kuuluvat, vuoden 2019 päästöt ja vuodesta 2024 lähtien 85 prosenttia vuoden 2019 päästöistä. Mitä alempi vertailuarvo on, sitä enemmän lentoyhtiöt joutuvat hyvittämään päästöjään. Pandemian vähennettyä voimakkaasti kansainvälisen lentoliikenteen ja sen päästöjen määrää, CORSIA:n hyvitysvelvoitteiden odotetaan käytännössä käynnistyvän vasta vuoden 2024 paikkeilla. Kansainvälisen lentoliikenteen päästöennusteiden perusteella voidaan arvioida, että koko sektorille tulisi vuosille 2024-2035 hyvittävää keskimäärin noin 100 miljoonaa hiilidioksidi-tonnia vuodessa, eli yhteensä noin 1 200 Mt. CORSIA:n kautta toteutuvat konkreettiset päästövähennykset tapahtuvat pitkälti lentoliikennesektorin ja Euroopan ulkopuolella.

4.2.2 Yritysvaikutukset

4.2.2.1 Laitokset

Laitoksia koskevien esitettyjen muutosten keskeisimmät yritysvaikutukset liittyvät päästökaupan soveltamisalamuutoksiin sekä ilmaisjakosääntöjen muuttamisen vaikutuksiin päästökaupan kustannusvaikutuksiin ja hallinnolliseen taakkaan.

Päästökaupan soveltamisalaan kuuluvien laitosten lukumäärän ennakoidaan nousevan vuonna 2024 erityisesti vety- ja synteetikaasun ja öljynjalostusta koskevien soveltamisalamuutosten johdosta. Vety- ja synteetikaasun tuotantokapasiteettirajan lasku 25 tonnista/päivä 5 tonniin/päivä tarkoittaisi, että noin 16 vedyntuotantolaitosta olisi tulossa soveltamisalan piiriin. Öljynjalostusta koskeva soveltamisala muutos, jolla myös muu kuin mineraaliöljyn jalostus tuodaan soveltamisalaan, tarkoittaisi arviolta kymmenen biojalostamon siirtymistä soveltamisalaan. On mahdollista, että myös muiden toimialakohtaisten rajamuutosten johdosta yksittäisiä laitoksia tulee soveltamisalan piiriin. Arvioon liittyy epävarmuutta.

Päästökaupan soveltamisala muuttuu siten, että vuodesta 2024 alkaen soveltamisalaan tullaan sisällyttämään liitteen I toimialoilla toimivat toiminnot riippumatta siitä, aiheutuuko toiminnasta kasvihuonekaasupäästöjä vai ei. Muutoksella tavoitellaan kannustinvaikutuksia erityisesti uusiutuvan vedyn tuotantoon, jotka soveltamisalaan sisältyessään ovat oikeutettuja saamaan tuotannolle maksutta jaettavia päästöoikeuksia 2026-2030 jakosääntöjen mukaisesti. Tällä hetkellä on alustavia tietoja noin 30 uusiutuvan vedyn tuotantolaitoksesta. Laitosten toteutumisen todennäköisyyteen liittyy epävarmuutta ja suunnittelu- ja arvioituissa valmistumisvaiheissa on huomattavaa hajontaa. Mikäli laitoshankkeet toteutuisivat, tulisi päästökaupan piiriin karkeasti noin 4 laitosta vuodessa vuosien 2025-2030 aikana. On todennäköistä, että vuonna 2024 käynnistyy vähintään yksi laitos. Arvioihin liittyy huomattavaa epävarmuutta.

Vuodesta 2026 alkaen päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle rajataan laitokset, joiden päästöistä yli 95 % syntyy kestäväksi todetun biomassan poltosta. Komission esittämä arvio on, että koko järjestelmän tasolla noin 300 laitosta putoaisi soveltamisalan ulkopuolelle. Virkatyönä tehdyn arvion pohjalta ehto koskisi Suomessa noin 54 metsäteollisuuden sekä energiantuotannon laitosta, tarkoittaen noin 10 prosenttia nykyisestä laitoslukumäärästä pohjautuen vuoden 2022 tietoihin. Arvioon liittyy huomattavaa epävarmuutta. Biomassarajan vaikutuksia on käsitelty yksityiskohtaisemmin laitosten päästökauppaa koskevassa arviomuistiossa.

Muutettu päästökauppadirektiivi edellyttää, että jäsenvaltio tarjoaa laitoksen toiminnanharjoittajalle mahdollisuuden säilyä määräjajan päästökaupan soveltamisalassa, mikäli laitoksen kokonaispolttoaineteho putoaa alle 20 MW:n toiminnanharjoittajan toteuttamien päästövähennystoimien seurauksena. Kyseessä voisi olla esimerkiksi maakaasukattilan vaihtaminen hyvin vähäpäästöiseen sähkökattilaan. Soveltamisalassa voisi säilyä joko kuluvan tai myös seuraavan jakokauden loppuun eli käytännössä vuoden 2030 loppuun saakka. Koska Suomessa on kansallisesti sisällytetty soveltamisalaan myös 20 MW:n ja sitä pienemmät kaukolämpölaitokset, arvioidaan, ettei ehdon johdosta päästökaupan soveltamisalaan jää merkittävää määrää enemmän laitoksia, kuin mitä ilman sitä olisi.

Jätteenpolttolaitosten sisällyttäminen soveltamisalaan

Suomessa toimii arviolta 11 ympäristönsuojelulain 527/2014 mukaisesti määriteltyä jätteenpolttolaitosta, jotka ovat voimassa olevan päästökauppalain mukaisesti rajautuneet päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle ja tulisivat vuoden 2024 alusta päästökaupan soveltamisalaan päästöjen tarkkailun ja raportoinnin osalta esitetyn soveltamisalamuutoksen johdosta. Laitokset sijaitsevat maantieteellisesti yhdeksällä eri paikkakunnalla ja kaikki hyödyntävät jätteen poltosta saatavaa energiaa kaukolämmön ja sähkön tuotannossa. Noin puolet jätteenpolttolaitoksista kuuluu toiminnanharjoittajille, joilla on myös muita energiantuotantolaitoksia, jotka kuuluvat jo nykytilassa päästökauppaan. Näille toiminnanharjoittajille päästökaupan soveltamisalaan kuulumisen voidaan arvioida olevan tuttua. Kuitenkin noin puolille toimijoista päästökaupassa toimiminen ei ole käytännön tasolla tuttua ja soveltamisalamuutoksen johdosta heihin kohdistuvat vaatimukset ovat uusia. Toimijoihin kuuluu myös esimerkiksi laitoksia, jotka ovat usean eri kunnallisen jätehuoltoyhtiön omistuksessa.

Jätteenpolton harmonisoiduista tarkkailusäännöistä tullaan säätämään komission tarkkailuasetuksessa. Alustavan tiedon mukaan jätteenpolttolaitosten tarkkailuun ja tietojen raportointiin sovellettaisiin samoja periaatteita kuin jo soveltamisalaa sisällytettyihin laitoksiin, missä asetetut vähimmäisvaatimukset vaihtelevat muun muassa laitoksen koosta ja kyseisen polttoainejakeen käyttömääristä riippuen. Periaatteena on, että suuren, paljon päästöjä aiheuttavan laitoksen tarkkailuun on tiukemmat vaatimukset kuin vähän päästöjä aiheuttavan laitoksen. Vastavasti paljon päästöjä tuottavan polttoainejakeen tarkkailun vaatimukset ovat tiukemmat kuin jakeen, jota käytetään laitoksella vain vähän. Jos laitos ei saavuta tarkkailulle asetettuja vaatimuksia tulee tämä perustella hyväksytysti.

Jätteenpolttolaitosten toiminnanharjoittajien tulee laatia vuosittain päästöselvitys, todennuttaa se, sekä toimittaa se Energiavirastolle 31.3. mennessä seuraavana kalenterivuonna. Menettelystä aiheutuu toiminnanharjoittajalle jonkin verran hallinnollista taakkaa sekä kustannuksia viranomaispäätöksistä ja todentajan työstä. Taakan arvioidaan olevan merkittävämpi toimijoille, joilla ei tällä hetkellä ole laitoksia soveltamisalassa.

Muutokset laitosten päästöoikeuksien ilmaisjakoon

Ilmaisjakoon tehtyjen sääntömuutosten yritysvaikutuksia on käsitelty yksityiskohtaisesti päästökauppadirektiivin toimeenpanoa koskevassa laitosten arviomuistiossa. Keskeisimmät ilmaisjaon vaikutukset liittyvät jakokaudelle 2026-2030 päästöoikeuksien maksutta jakamiselle asetettuihin lisäehtoihin koskien energiatehokkuustoimia sekä päästöintensivisimpien laitosten hiilineutraaliussuunnitelmaa. Ilmaisjakoon tulee myös sääntömuutoksia hiilirajamekanismin käyttöön oton johdosta. Lisäksi ilmaisjaon laskennassa sovellettavien vertailuarvojen laskentäsääntöihin on tehty päästökauppadirektiivissä muutoksia.

Energiatehokkuustoimien tai vastaaviin päästövähennyksiin johtavien toimien toteutusta koskevia sääntöjä tullaan tarkentamaan komission ilmaisjakoasetuksessa sekä erillisessä delegoidussa asetuksessa koskien ilmastoneutraaliussuunnitelmia. Energiatehokkuusehto tulee koskemaan valtaosaa päästökaupan piirissä olevia toiminnanharjoittajia. Koska ehdon yksityiskohtaiset säännöt eivät ole vielä tiedossa, liittyy ehdosta seuraaviin yritysvaikutuksiin epävarmuutta. Ilmastoneutraaliussuunnitelma tulee vastaavasti koskemaan rajallista joukkoa laitoksia. Komission esittämän arvion mukaan laitoksia on koko järjestelmän tasolla noin 500, jotka siis muodostavat 10 prosentin päästöintensivisimpien laitosten tain niiden osien joukon. Toistaiseksi ei ole tiedossa, moniko laitoksista on Suomessa, komissio tulee toimittamaan tiedot jäsenmaille määriteltyään laitokset.

Sekä energiatehokkuus- että ilmastoneutraaliussuunnitelmavelvoite lisäävät päästökaupan aiheuttamaa hallinnollista taakkaa yrityksille. Kumpikin velvoite on sidottu yksityiskohtaisesti säännelyihin ilmaisjaon myöntämisen aikatauluihin. Vaikka veloitteet koskevat vuosiksi 2026-2030 myönnettävää ilmaisjakoa, tulee yritysten toimittaa velvoitteisiin liittyviä tietoja Energiavirastolle jo ilmaisjakohakemuksen yhteydessä keväällä 2024.

Vaikutukset uusiutuvan vedyn tuotantoon

Sisällyttämällä myös päästöttömät, soveltamisalassa toimivat tuotantomuodot päästökauppaan, pyritään luomaan lisäkannustin erityisesti uusiutuvan vedyn tuotannolle. Toiminnanharjoittajien arvioidaan saavan taloudellista hyötyä päästökaupasta koska ne ovat oikeutettuja saamaan tuotannolleen maksutta jaettavia päästöoikeuksia siitä huolimatta, ettei tuotannosta synny päästöjä. Kannustimen voidaan arvioida olevan määräaikainen koska vedyn tuotannolle myönnettävää ilmaisjakoa ryhdytään alentamaan vuodesta 2026 hiilirajamekanismin käyttöä johon johdosta. Tämän hetkisen tiedon mukaan ilmaisjaon myöntäminen edellyttää, että nykyistä vedyn

tuotannon vertailuarvon määritelmää muutetaan siten, että sitä on mahdollista soveltaa myös elektrolyysillä tuotettuun vetyyn. Muutos tehtäisiin päivitettäessä vertailuarvot jakokaudelle 2026-2030. Päästökaupan soveltamisalaan kuulumisesta arvioidaan aiheutuvan myös jonkin verran hallinnollista taakkaa laitosten toiminnanharjoittajille. Toistaiseksi taakan suuruutta ei voida arvioida koska tarkkailuasetuksen muutos on vasta valmisteilla ja ei ole varmuutta siitä, miten päästölupaa ja tarkkailua koskevia velvoitteita tullaan soveltamaan laitoksiin, josta ei synny päästöjä.

4.2.2.2 Meriliikenne

Kuljetukset meriteitse ovat Suomelle keskeisiä kaikessa kaupankäynnissä. Merikuljetusten osuus oli Suomen tavaraviennin määrästä noin 91 prosenttia ja tavaratuonnin määrästä 75 prosenttia vuonna 2021. Muiden EU-maiden kanssa käytävästä Suomen tavarakaupasta noin 95 prosenttia hyödyntää meriliikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti päästökaupan vaikutuksia Suomen logistisiin kustannuksiin ja kansantalouteen ennen komission ehdotuksen antamista ja neuvottelujen käynnistyttyä.²³ Päästökaupan piiriin tulevien meriliikenteen päästöjen määrän arvioinnissa huomioitiin FuelEU Maritime -asetuksen päästöjä vähentävä vaikutus. Asetus meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän lisäämiseksi (COM(2021) 562 final) eli ns. FuelEU Maritime-asetus velvoittaa vähentämään laivojen käyttämän energian elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästöjä. Päästökaupan piiriin arvioitiin tulevan vuonna 2026 yhteensä 5 miljoonaa ja vuonna 2030 4,5-5 miljoonaa tonnia Suomen ulkomaankauppaa ja matkustajia palvelevan meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Arvio on päivitetty päästöoikeuksien hintaoletusten osalta yhdenmukaiseksi hallituksen esityksen muiden arvioiden kanssa. Päästöoikeuden hinnoille on käytetty seuraavia oletuksia: 100 euroa/hiilidioksiditonni vuonna 2026 ja 120 euroa/hiilidioksiditonni vuonna 2030. Päästöoikeuksien hintakehitykseen liittyy huomattavaa epävarmuutta. Päästökaupan vuosittaisiksi kustannuksiksi arvioidaan yllä mainituilla päästöoikeuksien hinnoilla vuonna 2026 Suomen ulkomaankauppaa ja matkustajia palvelevan meriliikenteen osalta 400-500 miljoonaa euroa. Kustannukset sisältävät päästöoikeuksien hankinnan kustannukset Suomen viennille, tuonnille ja matkustajaliikenteelle. Vastaavasti päästökaupan kustannuksiksi muodostuisi vuonna 2030 Suomen ulkomaankauppaa ja matkustajia palvelevan meriliikenteen osalta 500-600 miljoonaa euroa. Päästökaupan kustannuksista arviolta noin kolme prosenttia kuuluu neuvotteluissa saadun jääluokkaa koskevan helpotuksen piiriin. Jäissä kulkusta aiheutuvaksi kustannusten osuudeksi, jota helpotus ei siis koske, arvioidaan talven jääolosuhteista riippuen noin nollassa kolmeen prosenttia. Päästökaupan ja FuelEU Maritime -asetuksen yhteenlasketut kustannukset vuonna 2026 ovat arvion mukaan 500-600 miljoonaa euroa ja vuonna 2030 700-1000 miljoonaa euroa. Meriliikenteen päästökauppaan liittämistä koskevassa arviomuistiossa on käsitelty kustannusarvioita yksityiskohtaisemmin.

Arviot päästökaupan kustannuksista Suomen meriliikenteelle ja kansantaloudelle laadittiin ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan. Öljyn ja kemikaalien tuonti Venäjältä on vähentynyt johtuen tuonnin korvautumiseen tuonnilla merkittävästi kauempaa. Tämä vaikuttaa päästökaupan

² Juha Honkatukia, Heikki Savikko, Joonas Hokkanen, Heikki Rannikko: Merenkulun päästökaupan vaikutukset merenkulun kustannuksiin ja Suomen kilpailukykyyn. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2021:23.

³ E 7/2022 vp Valtioneuvoston E-kirje eduskunnalle meriliikennettä koskevien komission 55-valmiuspaketin ehdotusten vaikutuksista

kokonaiskustannuksiin Suomelle. Vaikutuksen merkittävyys päästökaupan kustannuksiin riippuu sodan kestosta ja kauppasuhteiden tulevaisuudesta. Meriliikenteen kustannuksiin vaikuttavat raakaöljyn hinnat kävivät kevään 2020 alhaisten hintojen vaiheen jälkeen hyvin korkealla. Vuoden 2022 ja alkuvuoden 2023 aikana hinnat ovat alentuneet. Korkeat fossiilisten polttoainoiden hinnat tuovat lisäkustannuksia meriliikenteelle ja ulkomaankaupalle, mutta ne myös luovat kannusteita vihreälle siirtymälle.

Meriliikenteen päästövähennystoimien odotetaan luovan liiketoimintamahdollisuuksia Suomen merkittävälle meriklusterille ja energiateknologioiden aloille, kun kysyntä ympäristöystävällisille ratkaisuille lisääntyy. Tämä puolestaan voi vaikuttaa myönteisesti kilpailukykyyn ja kansantalouteen. Meriliikenteen huomioiminen päästökaupan innovaatorahastossa voi tarjota uusia mahdollisuuksia Suomen meriklusterille muiden EU:n rahoitusmekanismien ohella.

Liikenne- ja viestintäministeriö tilaaman selvityksen⁴ arvion mukaan saaripoikkeuksen hyödyntämisellä voidaan välttää vuonna 2026 18,1 miljoonan euron kustannukset, mikä vastaa Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisen reittiosuuden päästöoikeuksien hankintakustannuksia. Selvityksessä arvioitiin päästökaupan soveltamisen vaikutuksia sekä saaripoikkeuksen vaikutuksia päästöoikeuksien hankintakustannuksiin varustamoille, henkilö- ja rahti-palveluiden hinnoitteluun, Ahvenanmaan saavutettavuuteen, varustamojen talouteen, Ahvenanmaan kansantalouteen sekä Suomen ja Ruotsin välisten kuljetusreittien kilpailuasetelmaan. Selvityksessä tarkasteltiin päästökaupan vaikutuksia mahdollisen poikkeuksen piirissä olevilla reiteillä sekä kilpailevilla reiteillä, joihin poikkeuksen soveltaminen voisi mahdollisesti vaikuttaa.

Selvityksen arvion mukaan päästökaupan aiheuttama lisäys matkalippujen hintaan saaripoikkeuksen alaisilla reiteillä noin puolittaisi poikkeuksen voimassaolon ajaksi olettaen, että varustamot kohdistavat poikkeuksen kaiken hyödyn Manner-Suomi – Ahvenanmaa – Ruotsi –välin matkalippujen hintoihin. Varustamojen on mahdollista kohdentaa päästökaupan aiheuttamia lisäkustannuksia paitsi matkalippuihin, myös laivan tuote- ja palvelumyyntiin ja ajoneuvojen kuljetusmaksuihin. tai muille kuin Ahvenanmaalle liikennöiville aluksille. Edullisimpiin matkalipun hintoihin verrattuna täysimääräisesti matkustajiin kohdennetut päästökaupan kustannukset korottaisivat lipunhintoja havaittavasti. Kalliimmissa palveluluokissa ja sesonkihintoissa tilannekuva olisi toisenlainen, samoin matkustajien keskimäärin laivalla erilaisiin palveluihin kuluttamaan rahasummaan verrattuna. Suurin osa Manner-Suomen ja Ruotsin välisistä matkoista on vapaa-ajan matkoja.

Selvityksen arvion mukaan päästökaupan aiheuttama lisäys rahtiyksiköiden kuljetusmaksuun matkustaja-autolautoilla noin puolittaisi Manner-Suomi – Ahvenanmaa – Ruotsi välillä saaripoikkeuksen soveltamisen myötä. Arvion pohjana on oletus, että varustamot kohdistavat poikkeuksen hyödyn täysimääräisesti Manner-Suomi – Ahvenanmaa – Ruotsi –välin rahtihintoihin.

Saaripoikkeus antaa voimassaolonsa ajan poikkeuksen piirissä olevia reittiosuuksia operoiville varustamoille taloudellista pelivaraa toteuttaa päästökauppaan sopeutumistoimenpiteitä sekä mahdollisuuden suunnitella alusten käyttöä ja investointien toteutusjärjestystä sen mukaan, missä päästökaupan kustannukset kohdataan joko heti päästökaupan alkaessa tai vasta myöhemmin.

Saaripoikkeuksen hyödyntäminen vaikuttaa kuljetusten toimintaympäristön tasapuolisuuteen ja kilpailuun voimassaoloaikanaan. Saaripoikkeuksen kilpailulliset vaikutukset riippuvat paitsi

⁴ Saaripoikkeuksen arviointi, Wuutis Oy, Liikenne- ja viestintäministeriö. 2023.

päästökaupan hintoja nostavasta vaikutuksesta, myös muista kuljetusreitin valintaan vaikuttavista tekijöistä. Vain Ahvenanmaan kautta kulkeville reiteille ja matkustaja-aluksille kohdistuva saaripoikkeus vääristäisi Suomen ja Ruotsin välisten kuljetusreittien kilpailua sekä kilpailua reiteillä Manner-Eurooppaan. Saaripoikkeuksen ulkopuolelle jäävillä kilpailevilla reiteillä operoi sekä varustamoja, joiden toimintaa kuuluu myös saaripoikkeuksen piiriin, että varustamoja, jotka eivät hyödy lainkaan saaripoikkeuksesta. Saaripoikkeuksen ulkopuolelle jäävät esimerkiksi raskaan liikenteen ajoneuvoja ja vaarallisia aineita, kuten polttoainetta, Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välillä kuljettava roro-rahtialus, samoin kuin Suomen ja Ruotsin välillä operoivat alukset, jotka eivät pysähdy Ahvenanmaalla.

4.2.2.3 Lentoliikenne

Lentoliikennettä koskevien esitettyjen muutosten keskeisimmät yritysvaikutukset liittyvät ilmaisjakosääntöjen muuttamisen kustannusvaikutuksiin. Ilma-alusten käyttäjille maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää vähennetään vuonna 2024 25 prosenttia ja vuonna 2025 50 prosenttia. Vuodesta 2026 lähtien päästöoikeuksia jaetaan maksutta ainoastaan kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella.

Suomen hallinnoimista ilma-alusten käyttäjistä päästökaupan vaikutukset kohdistuvat käytännössä ainoastaan Finnairiin, koska muut ilma-aluksen käyttäjät ovat hyvin pieniä ei-kaupallista toimintaa harjoittavia. Arvioiden Finnairin maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän noin 450 000 oikeuden tasolle ja käyttäen nykyistä noin 85 euron päästöoikeuden hintaa, Finnair tulee ilmaisjakosääntöjen muutoksen takia vuoteen 2026 mennessä menettämään lähes 40 miljoonan euron vuotuisen edun päästökaupassa. Päästöoikeuksien kokonaismäärää vähentävän lineaarisen vähennyskertoimen kasvu sekä ennakoitu päästöoikeuden hinnan nousu tulevat tämän jälkeenkin lisäämään lentoliikenteen päästökaupan kustannuksia siinäkin tapauksessa, että päästökaupan soveltamisala ei laajenisi.

Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalaan tehtiin päästökauppadirektiivissä vain vähäisiä muutoksia vuosille 2024-2026. On kuitenkin syytä huomioida, että samalla sovittiin CORSIA-järjestelmän tulevasta arvioinnista ja kriteereistä, joiden täytyessä komissio tulee esittämään päästökaupan laajentamista ETA-alueelta lähteviin lentoihin. Kriteerien sisältö ja arvioinnin ajankohta huomioiden, lentoliikenteen päästökaupan laajentumista vuoden 2027 alusta lukien on syytä pitää varsin todennäköisenä. Komission on annettava arviointi ja mahdolliset lainsäädäntöehdotukset 1.7.2026 mennessä, joten jos soveltamisalasta ei vuoden 2026 loppuun mennessä ehditä muuta sopia, laajenee lentoliikenteen päästökauppa 1.1.2027 sekä ETA-alueelta lähteviin, että sinne saapuviin lentoihin, koska määräaikainen rajausta päättyy vuoden 2026 lopussa. Nämä soveltamisalan mahdolliset laajentumiset riippuvat tulevista EU-lainsäädäntöneuvotteluista, mutta laajennusten kustannusvaikutus olisi huomattava, minkä vuoksi asiaa on tarkemmin käsitelty direktiivimuutoksia koskevassa arviomuistiossa. Karkeasti arvioiden päästökaupan kustannukset kaksinkertaistuisivat vuoteen 2026 verrattuna, jos ETA-alueelta lähtevät lennot tulisivat mukaan, ja kolminkertaistuisivat, jos soveltamisala kattaisi myös ETA-alueelle saapuvat lennot.

Lentoliikenteen päästökaupan kokonaiskustannukset Suomen hallinnoimille ilma-aluksen käyttäjille olivat vuonna 2022 arviolta noin 45 miljoonaa euroa. Päästökauppadirektiivin ja sen toimeenpanevan päästökauppalain ilmaisjakosääntöjen muutosten käynnistyessä vuonna 2024 päästökaupan vuosikustannuksiksi arvioidaan noin 65 miljoonaa euroa. Vuonna 2025 kustannukset olisivat arvion mukaan vuodessa noin 75-80 miljoonaa euroa. Nykyisen ilmaisjaon päättyessä vuonna 2026 vuosikustannuksiksi arvioidaan noin 100-105 miljoonaa euroa. Arvio kustannuksista vuodelle 2030 olisi soveltamisalan laajuudesta ja liikennesuorituksen kehityksestä

riippuen 115-280 miljoonaa euroa ja vuodelle 2035 120-325 miljoonaa euroa. Lisäksi päästöoikeuden hinnan arvioitua alhaisempi tai korkeampi hinta vaikuttaa toteutuvien kustannusten määrään. ReFuelEU Aviation –asetuksen mukainen sekoitevelvoite vähentää päästökaupan kustannuksia varsinkin vuoden 2030 jälkeen, koska kestävien lentopolttoaineiden käyttö katsotaan päästökaupassa päästöttömäksi, mutta toisaalta nostaa ilma-alusten käyttäjien polttoainekustannuksia.

Ilma-alusten käyttäjillä olisi ehdotuksen mukaisesti jatkossa direktiivin sallima mahdollisuus hakea maksutta jaettavia päästöoikeuksia kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella. Hyvin karkeasti arvioituna Suomen hallinnoimat ilma-aluksen käyttäjät, pääosin Finnair, voisivat saada vuosina 2025-2030 mekanismista muutaman miljoonan euron vuotuisen hyödyn. Mekanismin vaikutuksiin ja tarkempaan toimintaperiaatteisiin sekä kestävien polttoaineiden käytön määrään ja hintaan liittyvien epävarmuuksien vuoksi sitä ei ole huomioitu edellä esitetyissä numeerisissa kustannusarvioissa. Mekanismia on käsitelty laajemmin direktiivimuutoksia koskevassa arviomuistiossa.

CORSIA-järjestelmän kustannukset ilma-alusten käyttäjille ovat huomattavasti päästökauppaa vähäisemmät. Hyvityselvoitteet ovat olleet voimassa vuoden 2021 alusta lukien, mutta pandemian aiheuttaman liikennesuorituksen vähentymisen takia päästöt eivät ole nousseet vuoden 2019 yläpuolelle, eikä hyvitetävää ole siten ollut. Lentoliikenteen uudelleen lisääntyessä päästöjen määrä ja siten CORSIA:sta aiheutuvat kustannukset tulevat kasvamaan. Ilmastoyksiköiden keskimääräinen hinta on tällä hetkellä alle neljä euroa, mutta myös sen ennakoidaan nousevan. Jos ilmastoyksikön hinnaksi oletetaan ICAO:n arvioihin nojautuen keskimäärin noin 6-8 euroa, voisi kansainvälisen lentoliikenteen päästöarvioiden perusteella CORSIA:n kokonaiskustannuksiksi arvioida Suomen osalta noin 35-50 miljoonaa euroa vuosien 2024-2035 aikana. CORSIA:n kokonaiskustannukset 12 vuodelta vastaisivat siis noin päästökaupan nykyisiä vuosikustannuksia.

Lentämisen kustannuksia ja lentoyhtiöiden kilpailukykyä arvioitaessa on perusteltua huomioida 55-valmiuspaketin aloitteet päästökauppaa laajemmin. ReFuelEU Aviation –asetuksen sisältämä kestävien lentopolttoaineiden unioninlaajuinen sekoitevelvoite tulee voimaan vuonna 2025 ja velvoitteen tason on tarkoitus nousta selvästi viiden vuoden välein. Tämä tulee lisäämään lentoyhtiöiden kustannuksia samaan aikaan CORSIA-järjestelmän lisääntyvien kustannusten kanssa. Energiaverodirektiivin muutosehdotuksiin sisältyvän lentopolttoaineen veron mahdollinen käyttöönotto ja sisältö ovat auki, mutta aiempien arvioiden mukaan direktiivin hyväksyminen komission ehdotuksen mukaisena tarkoittaisi siirtymäkauden päätyttyä vuonna 2033 lisäksi yli 160 miljoonan euron kustannusta Suomen lentoliikenteelle. Kokonaisuudessaan ilmastotoimien lisääntymisen voidaan arvioida nostavan merkittävästi lentämisen kustannuksia 2020-luvun kuluessa. Kireän globaalin kilpailun toimialalla eurooppalaisten lentoyhtiöiden on löydettävä tapoja kattaa kasvavia kuluja menettämättä kilpailukykyä ja kannattavuutta.

4.2.3 Vaikutukset kuluttajiin

Laitokset

Päästökaupan aiheuttama kustannus on osa fossiilisilla polttoaineilla tuotetun sähkön tuotantokustannusta ja se vaikuttaa sähkön hintaan. Vaikutus on riippuvainen fossiilisilla polttoaineilla tuotetun sähkön määrästä kullakin hetkellä ja näin ollen päästökaupan kustannusvaikutus vaihtelee ajassa ja alueittain. Mitä suurempi osuus sähköstä tuotetaan päästöttömillä tuotantomuodoilla, sitä vähäisempi on päästökaupan vaikutus. Sähkön hintatasoon Suomessa vaikuttaa pohjoismaisen markkinatilanteen lisäksi Keski-Euroopan sähkömarkkinoiden tuotantomuodot ja hintataso.

Päästökauppaan nyt esitettävillä muutoksilla ei voida katsoa olevan selkeää suoraa yhteyttä sähkön hintavaikutuksiin. Päästöoikeuden hintaa tukevat toimet, kuten päästövähennystavoitteen kiristäminen, vaikuttavat epäsuorasti sähkönhintaan hetkellä, jolloin fossiilisten tuotantomuotojen osuus on merkittävä sähkön tuotannossa. Samanaikaisesti sekä päästökaupalla että muilla ohjaukeinoilla pyritään voimakkaasti ohjaamaan fossiilisten tuotantomuotojen alasajoon.

Meriliikenne

Liikenne- ja viestintäministeriön tilaamassa selvityksessä⁵ mallinnettiin vuonna 2021 ennen komission direktiiviesityksen antamista meriliikenteen päästökauppaan liittämisen vaikutuksia Suomen kansantalouteen. Mallinnuksen tulosten perusteella rahtikustannusten nousu nostaa tuontihintoja, mikä puolestaan kohdistuu kotitalouksien kulutukseen, jonka arvioitiin kutistuvan.

Saaripoikkeuksen hyödyntäminen sen voimassaoloaikana voi lieventää kustannusten nousua ahvenanmaalaisille kotitalouksille. Poikkeuksen soveltaminen vähentää osin varustamojen painetta nostaa matkalippujen hintoja sekä rahtihintoja, joiden nousu voisi kohdistua kulutustavaroitten ja palvelujen hintaan Ahvenanmaalla.

Lentoliikenne

Lentoyhtiöt pyrkivät lähtökohtaisesti siirtämään ilmastotoimien kustannukset lentolipun hintaan, mutta lentoreitistä ja markkinatilanteesta riippuen se ei aina ole täysimääräisesti mahdollista. Komissio on lentoliikenteen päästökauppa koskevan ehdotuksensa yhteydessä arvioinut, että keskimäärin lentoyhtiöt pystyisivät siirtämään 74 prosenttia lisäkustannuksista asiakkaidensa maksettavaksi. Toisaalta komissio on arvioinut, että päästökaupan tehostamistoimilla olisi vain hyvin vähäinen vaikutus lentolipun hintaan. Komissio arvioi vaikutuksia lähinnä EU:n sisämarkkinoilla, mutta ei muutosten vaikutusta EU:n lentoyhtiöiden kilpailuun EU:n ulkopuolisten lentoyhtiöiden kanssa. Sisämarkkinoilla kustannusten siirtäminen lipun hintaan on kilpailuvaikutuksiltaan neutraali kulujen kohdistuessa samassa määrin kaikkiin toimijoihin.

Pelkän päästökaupan aiheuttamat lisäkustannukset vuoden 2026 loppuun mennessä eivät todennäköisesti vaikuta merkittävästi lentolipun hintaan ETA-alueella. Mahdollinen päästökaupan laajentaminen vuodesta 2027 lähtien sen sijaan lisäisi selvästi painetta lentolippujen hintojen nostoon, koska niin sanottu täysi soveltamisala lähes kolminkertaistaisi päästökaupan kokonaiskustannukset. Jos Venäjän ilmatilan sulkua tällöin edelleen jatkuisi, olisi tilanne haastava Finnille, jonka kilpailukyky on heikompi Aasian lentoaikojen pidentymisen ja polttoainekustannusten kasvun takia. Toisaalta päästökaupan laajemman soveltamisalan voidaan katsoa kohtelevan tasapuolisemmin ETA-alueen ja sen ulkopuolisten alueiden operaattoreita.

Keväällä 2022 julkaistun tutkimusraportin⁶ mukaan 55-valmiuspaketin kaikkien aloitteiden yhteisvaikutuksen arvioidaan lisäävän ETA-alueella 3 000 kilometrin menopaluuolenon kustannuksia noin 45 eurolla matkustajaa kohti vuonna 2030 ja 65 eurolla matkustajaa kohti vuonna

⁵ Juha Honkatukia, Heikki Savikko, Joonas Hokkanen, Heikki Rannikko: Merenkulun päästökaupan vaikutukset merenkulun kustannuksiin ja Suomen kilpailukykyyn. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2021:23

⁶ Aviation Fit for 55. Ticket prices, demand and carbon leakage. Research report March 2022. SEO Amsterdam Economics & Royal Netherlands Aerospace Centre <https://www.seo.nl/en/publications/aviation-fit-for-55/>

2035. Tutkimusraportissa oletetaan kustannusten riippuvan lähes lineaarisesti lentomatkan pituudesta sekä ETA-alueella että sen ulkopuolella. Tästä huolimatta tutkimusraportissa todetaan, että lentoasemakohtaisia eroja syntyy. Pidemmät matkat ETA-alueen sisällä aiheuttavat korkeampia kustannuksia, jonka takia lähellä alueen rajoja olevat lentoasemat (kuten Helsinki-Vantaa) kärsivät suuremman kustannushaitan verrattuna lentoasemiin, jotka sijaitsevat keskimällä Eurooppaa. Pidemmällä aikavälillä lentolippujen kallistuminen todennäköisesti jatkuu, koska nykytiedon valossa kestävien lentopolttoaineiden sekoitevelvoite nousee merkittävästi ja uuden vähäpäästöisemmän teknologian käyttöönotto vaatii lentoyhtiöiltä huomattavia investointeja.

4.2.4 Kansantaloudelliset vaikutukset

Meriliikenne

Meriliikenteen päästökauppaan liittämisen kansantaloudellisia vaikutuksia koskevan selvityksen⁷ mukaan vaikutus kansantuotteeseen syntyy sekä tuonin kallistumisesta, että viennin hintakilpailukykyyn heikkenemisestä ja viennin supistumisesta. Kulutustavaroiden osalta tuontihintojen nousu kohdistuu kotitalouksien kulutukseen, jonka supistuminen pienentää kansantuotetta lähes yhtä paljon kuin viennin supistuminen. Selvitys ei huomioi meriliikenteen päästövähennystoimien myönteisten yritysvaikutusten vaikutuksia kansantalouteen. Kansantuote oli selvityksessä mallinnetuissa skenaarioissa 0,04-0,06 prosenttia alhaisempi vuonna 2040 verrattuna perusskenaarioon ilman päästökauppaa. Päästöoikeuden hinnaksi oletettiin 50 euroa/hiilidioksiditonni. Vaikutuksen kansantuotteeseen arvioidaan olevan noin kaksinkertainen, mikäli päästöoikeuden hinta olisi 100 euroa/hiilidioksiditonni.

Päästökauppa vaikuttaa Suomen meriliikenteen ja ulkomaankaupan suhteelliseen hintakilpailukykyyn verrattuna kolmansiin maihin ja EU:n sisällä. Johtuen pitkistä etäisyyksistä, meriliikenteen merkittävästä roolista ja talvimerenkulusta vaikutukset Suomen ulkomaankaupan hintakilpailukykyllä voivat olla suhteellisesti suuremmat kuin muiden EU-maiden ulkomaankaupalle. Suomen kuljetuksia muualle Eurooppaan ei juurikaan voida siirtää muille liikennemuodoille. Huomionarvoista on kuitenkin myös, että muissa EU-maissa kohdataan samankaltaisia kustannusvaikutuksia ja ne tasaavat suhteellisesti Suomen kilpailukykyyn ja kansantalouteen kohdistuvia vaikutuksia.

Ahvenanmaa

Meriliikenneyhteyksiä Manner-Suomi – Ahvenanmaan välillä voidaan nykytilanteessa pitää hyvinä, vaikka varustamot ovat vähentäneet aluksia näillä reiteillä. Päästökaupasta seuraavat lisäkustannukset ja mahdollinen muutos matkojen kysynnässä voisivat mahdollisesti johtaa varustamojen päätöksiin muuttaa yhteystarjontaa ja heikentää Ahvenanmaan maakunnan saavutettavuutta ja kilpailullista asemaa. Saaripoikkeuksen soveltaminen lieventää kustannusten nousua ja mahdollisia muutoksia kysyntään voimassaoloaikanaan. Ahvenanmaalle tärkeitä meriliikenneyhteyksiä ovat myös Ruotsin yhteydet, jotka eivät voi tulla poikkeuksen piiriin.

Päästökaupasta seuraava kuorma-autojen ja perävaunujen kuljetusten kallistuminen Suomeen ja Ruotsiin lisää Ahvenanmaalla toimivien yritysten tuotantokustannuksia heikentäen niiden

⁷ Juha Honkatukia, Heikki Savikko, Joonas Hokkanen, Heikki Rannikko: Merenkulun päästökaupan vaikutukset merenkulun kustannuksiin ja Suomen kilpailukykyyn. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2021:23

kilpailukykyä mahdollisen saavutettavuuden heikkenemisen lisäksi. Ahvenanmaalaisten varustamojen toimintaolosuhteet muuttuvat ja maakunnan kansantuote ja työllisyys voivat muuttua varustamoelinkeinon kautta. Kuljetus- ja varastointi-toimialan osuus Ahvenanmaan kansantaloudessa on merkittävä. Saari-poikkeuksen käyttöön otolla voidaan lieventää edellä mainittuja vaikutuksia. Päästökaupasta seuraavat lisäkustannukset kohdistuvat suurelta osin muun kuin Ahvenanmaan suoraan kytkeytyvän Suomen ja Ruotsin välisen matkustamisen ja kuljettamisen maksettavaksi.

4.2.5 Vaikutukset valtiontalouteen

Päästökauppaan tulevat muutokset vaikuttavat jäsenvaltioiden huutokauppatuloihin. Aiempaa voimakkaammin kiristynyt päästökatto sekä päästökattoon vuosina 2024 ja 2026 tehtävät kertaleikkaukset vähentävät huutokaupattavien päästöoikeuksien määrää, lisäksi vaikutukseltaan merkittävä mutta vaikeasti toiminnaltaan ennakoitavan markkinavakausvarannon ennakoitaan vähentävän huutokaupattavia päästöoikeusmääriä myös tulevina vuosina. Meriliikenteen sisällyttäminen soveltamisalaan kasvattaa huutokaupattavaa päästöoikeusmäärää noin 10 prosentilla. Tästä huolimatta, ja erityisesti kun huomioidaan päästökauppadirektiivin ulkopuolisten RE-PowerEU:n ja vielä keskeneräisen omia varoja koskevan ehdotuksen vaikutukset, arvio on, että jäsenmaiden osuus huutokaupattavasta päästöoikeusmäärästä tulee laskemaan. REPowerEU-kokonaisuutta tullaan osin rahoittamaan päästökaupasta saatavilla tuloilla, jotka olisivat muutoin kuuluneet jäsenmaille. Lisäksi huutokauppatuloihin odotetaan vaikuttavan vielä kesken olevat neuvottelut koskien EU:n omia varoja, missä huutokauppatuloja on ehdotettu yhdeksi EU:n omaksi varaksi.

Jäsenvaltioiden osuudet huutokauppatuloista määräytyvät voimassa olevan direktiivin mukaisella jakoavaimella, missä huomioidaan valtioiden suhteelliset osuudet päästökaupan päästöistä järjestelmän käynnistyessä 2005 sekä tietyille alemman bruttokansantuotteen valtioille osoitetut lisäelementit. Huolimatta siitä, että päästökauppa laajenee kattamaan meriliikenteen, tämä jakoavain ei muutu, vaan tulot jaetaan edelleen samassa suhteessa jäsenvaltioiden kesken. Saari-poikkeuksen soveltaminen ei vaikuta Suomen osuuteen huutokauppatuloista. Lentoliikenteen päästöoikeustuloille on erillinen, lentoliikenteen päästökauppadirektiivissä säädetty jakoavain, jota ei myöskään ole muutettu.

Arvioitaessa muutosten vaikutuksia kansalliseen tulokertymään, sovelletaan hinta-arviona alla kuvattua. Sekä lentoliikenteen EUAA-päästöoikeusyksiköihin, että laitosten ja meriliikenteen EUA-päästöoikeusyksiköihin sovelletaan samaa hintaennustetta. Vaikka markkinoille edelleen lasketaan liikkeelle kahdenlaisia yksiköitä, ei niiden käytettävyydessä ole rajoitteita ja käytännössä niiden hinta on sama. EUAA-yksiköillä käydään kauppaa huomattavasti EUA-yksiköitä vähemmän. Näin ollen on perusteltua arvioida tulovaikutuksia käyttäen yhteistä päästöoikeuden hinta-arviota.

Päästöoikeuden hinnan kehitystä on hyvin vaikea arvioida vuoteen 2030 saakka. Käytettävä arvio on linjassa Carbon Pulse –palvelun 30.1.2023 julkaiseman, eri analyysitalojen arvioita käsittelevän koonnin kanssa.

Taulukko 3 Sovellettava päästöoikeuden hinta-arvio ja arvio kansallisista huutokauppatuloista

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
--	------	------	------	------	------	------	------

Päästöoikeuden hinta (euroa/CO2t)	90	95	100	105	110	115	120
Arvio huutokauppatuloista (miljoonaa euroa)*	528	666	629	720	642	554	456
Arvio lentoliikenteen huutokauppatuloista (miljoonaa euroa)	20	30	45	45**	45**	45**	45**
Arvio tuloista yhteensä (miljoonaa euroa)	548	696	674	765	687	599	501

* Arviossa ei ole huomioitu EU:n omista varoista käytäviä neuvotteluja ja niiden mahdollista vaikutusta huutokauppatuloihin.

**Lentoliikenteen päästökaupan mahdollinen laajennus ETA-alueelta lähteviin lentoihin vuoden 2027 alusta lukien arviolta lähes kaksinkertaistaisi EUAA-huutokauppatulot (asiasta päätetään vuonna 2026).

Koska sekä päästöoikeuden hinnan kehitykseen, että jäsenvaltioiden huutokaupattavien päästöoikeuksien määrään liittyy merkittäviä epävarmuuksia, on myös arvio huutokauppatulojen määrästä huomattavan epävarma. Yllä olevan taulukon lukujen pohjalta voidaan todeta, että laitoksia ja meriliikennettä koskevien EUA-huutokauppatulojen määrän arvioidaan kääntyvän laskuun päästökauppa-kauden lopulla, huolimatta päästöoikeuden hinnan noususta. Mikäli päästöoikeuden huutokauppatuloja ohjataan omaksi varaksi, pienenee kansallinen kertymä merkittävästi.

Suomi sai vuonna 2022 lentoliikenteen päästöoikeuksien (EUAA) huutokaupasta tuloja 6,4 miljoonaa euroa ja alkuvuoden huutokauppojen perusteella voidaan arvioida vuoden 2023 tulojen olevan noin kymmenen miljoonaa euroa. Tämä on huomattavasti enemmän kuin aiempina vuosina (vuonna 2020 kokonaissumma oli 2,4 miljoonaa euroa ja vuonna 2021 4,4 miljoonaa euroa). Tulojen kasvu on johtunut päästöoikeuden hinnan noususta. Kun huutokaupattavien päästöoikeuksien suhteellinen osuus ilmaisjakosäännösten muutosten johdosta nousee, tulevat myös huutokaupoista saatavat tulot Suomessa merkittävästi kasvamaan. Päästöoikeuksien ilmaisjaon päätyttyä vuonna 2026 huutokauppatulot olisivat arviolta noin 45 miljoonaa euroa, jos päästöoikeuden hinta on noussut arvioituun 105 euroon. Tämän jälkeen huutokauppatulojen kasvu todennäköisesti tasaantuu, ellei päästökaupan soveltamisalaa laajenneta, koska pienehköä kestävien lentopolttoaineiden käytön edistämiseen varattua määrää lukuun ottamatta kaikki päästöoikeudet ovat jo huutokaupan piirissä. Lineaarinen vähennyskerroin myös vähentää vuosittain kaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärää ja siten osin kompensoi arvioitua päästöoikeuden hinnan nousua. Lisäksi viiden miljoonan lentoliikenteen päästöoikeuden siirtäminen innovaatorahastoon voi vähäisessä määrin vaikuttaa kansallisten huutokauppatulojen määrään. Jäsenvaltiokohtaisten huutokauppatulojen tarkka arviointi pidemmällä aikavälillä on kuitenkin lentoliikenteenkin osalta vaikeaa, koska siihen vaikuttavat lukuisat vaikeasti ennakoitavat tekijät, kuten liikennesuoritteiden ja uusien päästövähennyskeinojen kehitys sekä päästökaupparjestelmään mahdollisesti tehtävät muutokset. Jos lentoliikenteen päästökaupan soveltamisala vuonna 2027 laajenisi ETA-alueelta lähteviin tai jopa sinne saapuviin lentoihin, tulisi se merkittävästi lisäämään huutokauppatulojen määrää.

4.2.6 Vaikutukset viranomaistoimintaan

Päästökaupan soveltamisalan laajeneminen ja esitetyt sekä laitoksia että lentoliikennettä koskevat sääntömuutokset vaikuttavat päästökauppaviranomaisina toimivien Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan.

Energiavirasto

Laitosten soveltamisalamuutosten ja ilmaisjakoon liittyvien tehtävien lisääntyminen kasvattavat hallinnollista taakkaa Energiavirastolle, kun soveltamisalaan kuuluvien laitosten lukumäärä kasvaa arviolta reilulla 40 vuoden 2024 alusta ja ilmaisjaon lisävelvoitteet pannaan toimeen, Energiavirasto arvioi, että muutosten johdosta tarve lisäresursseille on 3 henkilötyövuotta eli 240 000 euroa. Hiilirajamekanismin käyttöönoton ei arvioida vähentävän päästökaupasta aiheutuvien viranomaistehtävien määrään ennen vuotta 2034, jolloin ilmaisjako poistuu hiilirajamekanismin soveltamisalan tuotteiden tuotannolta kokonaan.

Meriliikenteen päästökauppaan liittämisen myötä Energiavirasto arvioi tarvitsevansa vuonna 2024 lisäresursseja yhteensä 2,5 henkilötyövuotta eli 200 000 euroa huutokauppojen valmistelutehtäviin sekä päästökaupparekisteritehtäviin. Toimijoille tulee avata tilit rekisterissä vuonna 2024 tai viimeistään ennen huhtikuussa 2025 tehtäviä palautuksia. Resursseja tarvitaan myös huutokauppoihin ja päästökaupparakennuksiin liittyvään ohjeistukseen ja neuvontaan. Neuvonnan ja ohjeistuksen tarve korostuu keväällä 2025 ensimmäisten päästöoikeuksien palautusten yhteydessä. Vuonna 2025 virasto arvioi tarvitsevansa yhteensä 3 henkilötyövuotta eli 240 000 euroa edellä mainittuihin tehtäviin. Vuonna 2026 ja tästä eteenpäin viraston pysyvän henkilötyövuositarpeen arvioidaan olevan 2 henkilötyövuotta eli 160 000 euroa. Viraston hallinnoiman rekisterin sähköisen asiointijärjestelmän päivitys edellyttää noin 40 000 euroa vuonna 2024."

Liikenne- ja viestintävirasto

Meriliikenteen liittäminen päästökauppaan tuo Liikenne- ja viestintävirastolle uusia tehtäviä. Laivayhtiön hallintoviranomaisen tehtäviin kuuluu varmistaa, että laivayhtiöt tarkkailevat ja raportoivat vaadittavia parametreja, toimittavat yhtiötason päästötiedot ja palauttavat päästöoikeudet sekä hyväksyä todentajien arvioimat tarkkailusuunnitelmat. Lisäksi resursseja tarvitaan ministeriöiden kanssa tehtävään yhteistyötä, EU-työhön osallistumista, viestintää ja neuvontaa varten.

Liikenne- ja viestintävirasto arvioi meriliikennettä koskevan hallinnointiviranomaisen tehtävän kokonaisresurssitarpeeksi 3 henkilötyövuotta vuonna 2024, 3 henkilötyövuotta vuonna 2025 ja 2 henkilötyövuotta vuodesta 2026 alkaen. Sivukulut huomioiden henkilöstökuluiksi muodostuisi 2024 300 000 euroa, 2025 300 000 euroa ja 2026 eteenpäin 200 000 euroa vuodessa. Arvio perustuu oletukseen, että aluskohtaisia päästötietoja ja tarkkailusuunnitelmia tarkastellaan noin 70 Suomen lipun alla purjehtivalle laivalle ja yhtiötason päästötietoja tarkastellaan noin 20 laivayhtiölle. Päästökaupan laajentamisen meriliikenteeseen tietojärjestelmäkuluiksi on arvioitu 2024 60 000 euroa ja 2025 eteenpäin 10 000 euroa vuodessa.

Päästökauppadirektiivin lentoliikennettä koskevat muutokset lisäävät hieman lentoliikenteen päästökauppaan ja CORSIA-järjestelmään liittyviä Liikenne- ja viestintäviraston viranomais-tehtäviä. Uudet tehtävät liittyvät erityisesti kestävien lentopolttoaineiden käytön tukimekanismiin, lentoliikenteen muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutusten tarkkailuun, raportointiin ja todentamiseen sekä CORSIA:n päästöhyvitysvelvoitteisiin. Muutosten vaatimiksi lisäresurs-

sitarpeiksi on kuitenkin arvioitu korkeintaan noin 0,5 henkilötyövuotta, mikä tarkoittaisi sivukulut huomioiden 50 000 euroa vuodessa vuodesta 2024 lähtien. Arvioinnin epävarmuutta lisää hieman se, ettei direktiivin muutoksiin liittyviä toimenpanosäännöksiä ole vielä saatavilla.

Esityksen vaikutuksista valtion talousarvioon päätetään osana vuoden 2024 talousarviota sekä julkisen talouden suunnitelmaa vuosille 2024-2027. Lisäresursseja koskevat kulutarpeet tulisi pyrkiä ratkaisemaan joko uudelleen kohdennuksin hallinnonalalla tai muulla tavoin valtiontalouden kehityksen puitteissa.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Meriliikenteen saaripoikkeuksen soveltamatta jättäminen

Direktiivin mukaan jäsenvaltio voi jättää hyödyntämättä hallituksen esityksessä ehdotettua saaripoikkeusta. Saaripoikkeuksen soveltamisen on arvioitu vaikuttavan päästöihin ja meriliikenteen toimintaympäristöön ja sillä arvioidaan olevan taloudellisia vaikutuksia erityisesti Ahvenanmaalle.

Päästökaupan soveltaminen voi vaikuttaa Ahvenanmaan maakunnan saavutettavuuteen ja varustamojen talouteen ja toimintaympäristöön sekä kansantalouteen. Saaripoikkeuksen hyödyntämättä jättäminen voisi voimistaa näitä vaikutuksia. Päästökaupan taloudellisia vaikutuksia Ahvenanmaalle on selvitetty saaripoikkeuksen mahdollista hyödyntämistä koskevan selvityksen⁸ yhteydessä.

Selvityksen arvion mukaan saaripoikkeuksen hyödyntämisellä vältetään vuonna 2026 18,1 miljoonan euron kustannukset, mikä vastaa Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisen reittiosuuden päästöoikeuksien hankintakustannuksia. Saaripoikkeuksen hyödyntämättä jättäminen toisi vastaavat lisäkustannukset. Selvityksen arvion mukaan päästökaupan aiheuttama lisäys matkalippujen hintaan Manner-Suomi – Ahvenanmaa – Ruotsi -reiteillä noin puolittuu poikkeuksen voimassaolon ajaksi. Arvio on tehty oletuksella, että varustamot kohdistavat poikkeuksen hyödyn Manner-Suomi – Ahvenanmaa – Ruotsi -välisiin matkalippujen hintoihin. Sama pätee päästökaupan rahtiyksiköiden kuljetusmaksuun aiheuttamaan lisäykseen matkustaja-autolautoilla Manner-Suomi – Ahvenanmaa – Ruotsi -välillä olettaen, että varustamot kohdistavat poikkeuksen hyödyn täysimääräisesti rahtihinnoille Ahvenanmaa – Manner-Suomi välillä.

Vain Ahvenanmaan kautta kulkeville reiteille ja matkustaja-aluksille kohdistuva saaripoikkeus vääristää Suomen ja Ruotsin välisten kuljetusreittien kilpailua sekä kilpailua reiteillä Manner-Eurooppaan. Mikäli saaripoikkeusta ei hyödynnettäisi, kilpailua vääristäviä vaikutuksia ei syntyisi. Saaripoikkeuksen kilpailulliset vaikutukset riippuvat paitsi päästökaupan hintoja nostavasta vaikutuksesta, myös muista kuljetusreitin valintaan vaikuttavista tekijöistä. Saaripoikkeuksen ulkopuolelle jäävillä kilpailevilla reiteillä operoi sekä varustamoja, joiden toimintaa kuuluisi myös saaripoikkeuksen piiriin, että varustamoja, jotka eivät hyötyisi lainkaan saaripoikkeuksesta. Saaripoikkeuksen ulkopuolelle jäävät esimerkiksi raskaan liikenteen ajoneuvoja ja vaarallisia aineita, kuten polttoainetta, Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välillä kuljettava ro-ro-rahtialus samoin kuin Suomen ja Ruotsin välillä operoivat alukset, jotka eivät pysähdy Ahvenanmaalla. Tällaiset alukset olisivat tasapuolisemmassa kilpailuasemassa ilman saaripoikkeusta.

⁸ Saaripoikkeuksen arviointi, Wuutis Oy, Liikenne- ja viestintäministeriö. 2023.

Meriliikenneyhteyksiä Manner-Suomi – Ahvenanmaan välillä voidaan nykytilanteessa pitää hyvinä, vaikka varustamot ovat vähentäneet aluksia näillä reiteillä. Ilman saaripoikkeusta päästökaupan aiheuttamat lisäkustannukset olisivat vuosina 2024-2030 suuremmat ja voisivat mahdollisesti vaikuttaa enemmän matkojen kysyntään. Tämä voisi lisätä todennäköisyyttä, että varustamot muuttavat yhteystarjontaa, mikä heikentäisi maakunnan saavutettavuutta ja kilpailullista asemaa. Ahvenanmaalle tärkeitä meriliikenneyhteyksiä ovat myös Ruotsin yhteydet, jotka eivät voi tulla poikkeuksen piiriin.

Päästökaupan myötä kuorma-autojen ja perävaunujen kuljetukset Suomeen ja Ruotsiin kallistuvat, mikä lisää Ahvenanmaalla toimivien yritysten tuotantokustannuksia heikentäen niiden kilpailukykyä mahdollisen saavutettavuuden heikkenemisen lisäksi. Mikäli saaripoikkeusta ei hyödynnettäisi, päästökauppa aiheuttaisi Ahvenanmaalle liikennöiville varustamoille enemmän lisäkustannuksia, jotka kohdistuisivat Ahvenanmaan maakunnan talouden kustannusrakenteessa ensin matkustaja- ja rahtikuljetusten kustannuksiin. Lisäkustannukset siirtyisivät maakunnan sisäisiin kuljetuspalveluihin, hotelli- ja ravintolapalveluihin sekä kaupan palveluihin. Rahdin kuljettamisen kallistuminen lisäksi maakunnan asukkaiden elinkustannuksia. Ahvenanmaalaisten varustamojen toimintaolosuhteet muuttuvat päästökaupasta johtuen ja maakunnan kansantuote ja työllisyys voivat muuttua varustamoelinkeinon kautta. Kuljetus- ja varastointitoimialan osuus Ahvenanmaan kansantaloudessa on merkittävä. Saaripoikkeuksen käyttämättä jättäminen voisi voimistaa näitä vaikutuksia. Päästökaupasta seuraavat lisäkustannukset kohdistuvat kuitenkin suurelta osin muun kuin Ahvenanmaahan suoraan kytkeytyvän Suomen ja Ruotsin välisen matkustamisen ja kuljettamisen maksettavaksi.

Saaripoikkeuksen soveltamatta jättäminen voisi tehostaa päästökaupan vaikutusta vähentää meriliikenteen päästöjä, sillä päästöoikeuksien hankkimisesta johtuva taloudellinen kannustin koskisi myös saaripoikkeuksen soveltamisalaan kuuluvia reittejä päästökaupan alusta lähtien. Saaripoikkeuksen piiriin kuuluvien päästöjen määrä oli vuonna 2021 arviolta 0,18 miljoonaa hiili-dioksiditonnia. Matkustaja-autolauttojen liikennesuoritekohtaiset päästöt ovat korkeat verrattuna useimpiin muihin alustyyppeihin.

Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Muiden jäsenmaiden aikeista hyödyntää saaripoikkeusta ei tässä vaiheessa ole tietoa. Alustavien tietojen mukaan 11 jäsenmaalla on poikkeuksen piiriin kuuluvia saaria.

5.2 Jätteenpolton sisällyttäminen täysimääräisesti päästökauppaan

Muutetussa direktiivissä jätteenpolto on toistaiseksi jätetty päästökaupan hintaohjauksen ulkopuolelle. Jätteenpolttolaitosten toiminnanharjoittajille on säädetty direktiiviin tarkkailu- ja raportointivelvoite sekä komissiolle velvoite laatia 31.7.2026 mennessä arvio jätteenpolttolaitosten täysimääräisen sisällyttämisen toteutettavuudesta sekä tarvittaessa antaa direktiivin muutos ehdotus laitosten täysimääräisestä sisällyttämisestä 2028 alkaen. Komission tulee tarkastella ja mahdollisesti liittää lainsäädäntöehdotukseen myös muita jätehuollon prosesseja, erityisesti kaatopaikkoja. Ehdotus sisältäisi jäsenvaltiolle tarvittaessa mahdollisuuden jättäytyä hintasääntelyn ulkopuolelle vuoden 2030 loppuun saakka.

Vaihtoehtoisena toteuttamismallina on jätteenpolttolaitosten täysimääräinen sisällyttäminen päästökauppaan jo ennen vuotta 2028. Direktiivin soveltamisalarajauksen mukaisesti vaarallisen jätteenpolttolaitokset olisivat edelleen täysin päästökaupan soveltamisalan ulkopuolella.

Päästökauppadirektiivin 24 artikla sisältää mahdollisuuden niin sanottuun opt in -menettelyyn, jossa jäsenmaa voi kansallisesti sisällyttää päästökaupan soveltamisalaan toimintoja, joita ei ole direktiivin I liitteessä mainittu. Suomi soveltaa tätä artiklaa jo nyt alle 20 MW:n lämpölaitoksiin. Koska jätteenpolto on nyt tehdyn direktiivimuutoksen yhteydessä sisällytetty direktiivin I liitteeseen, ei toistaiseksi ole varmuutta, onko 24 artiklan opt in-menettely enää sovellettavissa jätteenpolton täysimääriseen sisällyttämiseen ja mikäli ei, mikä menettely soveltuva menettely olisi.

Jätteenpolttolaitosten toimintaan edellytetyt muutokset

Jätteenpolttolaitosten toiminnanharjoittajat olisivat jo nyt ehdotetun hallituksen esityksen myötä velvoitettuja tarkkailemaan laitoksen päästöjä tekemänsä tarkkailusuunnitelman mukaisesti, todennuttamaan tiedot ja raportoimaan päästönsä vuosittain viranomaiselle. Mikäli jätteenpolttolaitokset sisällytettäisiin täysimääräisesti päästökauppaan, tulisi laitosten toiminnanharjoittajien lisäksi saada laitokselleen viranomaisen myöntämä päästöluja sekä hankkia ja palauttaa raportoimiaan päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia vuosittain.

Laitokset olisivat todennäköisesti oikeutettuja hakemaan maksutta jaettavia päästöoikeuksia tuottamalleen lämmölle. Kaukolämmölle- ja jäähdytykselle ilmaisjako voi saada 30 prosenttia lasketusta määrästä ja muulle lämmön tuotannolle lineaarisesti kohti nollaa vuonna 2030 laskevan osuuden mukaan.

Arvioidut vaikutukset täysimääräisestä sisällyttämisestä

Päästökaupan lähtökohtana on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä markkinaehtoisesti eli kannustaa laitoksia toteuttamaan päästövähennystoimia, jotka ovat päästöoikeuksia edullisempia. Verrattuna muihin päästökauppatoimijoihin, jätteenpolton kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen tekee haastavaksi laitosten rooli jätehuollossa. Energian tuottamisen lisäksi laitosten tarkoituksena on jätteen turvallinen käsittely ja hyödyntäminen energiana, eli ne toimivat osana jätehuoltoa. Näin ollen laitosten mahdollisuudet vähentää poltettavan jätteen määrää tai muuttaa sen laatua ovat rajalliset verrattuna tavanomaisen energiantuotantolaitokseen, joka ostaa polttoaineensa markkinoilta. Työ- ja elinkeinoministeriön Ramboll Finland Oy:llä teettämän selvityksen mukaan valtaosa jätteenpolttolaitoksista tavoittelee kuitenkin kasvihuonekaasupäästöjensä vähentämistä riippumatta siitä, onko laitos päästökaupan piirissä vai ei. Hiilidioksidin talteenotto nähdään toimialan merkittävimpana ja tehokkaimpana keinona vähentää päästöjä. Jätteenpolttolaitoksilla on suunnitteilla erilaisia hiilidioksidin hyödyntämiseen tähtäviä CCU-projekteja. Hiilidioksidin talteenoton houkuttelevuutta jätteenpolttolaitoksien päästövähennyskeinona lisää se, että toiminnanharjoittajien keinot vaikuttaa polttamansa jätteen koostumukseen ovat rajalliset. Päästökaupassa on tällä hetkellä voimassa olevat säännöt hiilidioksidin talteenoton, kuljetuksen ja varastoinnin huomioimiseksi. Hiilidioksidin hyödyntämiseen eivät säännöt kuitenkaan ole vielä valmiit, CCU-teknologian yksityiskohtaisemmasta hyväksyttävyydestä tullaan säättämään komission delegoidulla säädöksellä. Rambollin selvityksen mukaan päästökauppa kuitenkin mahdollisesti tukisi laitoksia näiden hankkeiden toteuttamisessa.

Jätteenpoltoista syntyvän hiilidioksidin hyödyntäminen uusiutuvaan vetyyn pohjautuvien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden (RFNBO) valmistuksessa on yksi toimialan näkökulmasta mahdollinen vaihtoehto. RFNBO-polttoaineista koskevista periaatteista säädetään uusiutuvan energian direktiivissä, jota koskevista muutoksista on saavutettu alustava sopu maaliskuussa 2023. Yksityiskohtaisemmista uusiutuvan sähkön lisäämisestä ja RFNBO-polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten määrittämistä koskevista säännöistä tullaan säättämään erillisissä RFNBO-polttoaineita koskevissa asetuksissa. Säädökset as-

tuvat voimaan 10.7.2023. On näköpiirissä, että jätteenpolttolaitosten täysimääräinen sisällyttäminen päästökauppaan selkiyttäisi ja mahdollisesti parantaisi jätteenpoltosta syntyvän hiilidioksidin käytön hyväksyttävyyttä RFNBO-polttoaineiden valmistuksessa, sillä päästökauppaan kuuluvat hiilidioksidilähteet saavat edullisemman kohtelun kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä määritettäessä.

Jätteenpolton täysimääräisellä sisällyttämisellä päästökauppajärjestelmään pyrittäisiin myös edistämään kierrätysasteen nostoa ja vähentämään polttoon päätyvän jätteen osuutta jätevirrasta. Jätedirektiivissä asetetaan jäsenmaille kunnianhimoiset yhdyskuntajätteen, pakkausjätteen kierrätystavoitteet sekä rakennus- ja purkujätteen materiaalihyödyntämistavoitteet. Komission varhaisvaroituskertomuksen mukaan Suomi ei näyttäisi saavuttavan vuodelle 2025 asetettua 55 prosentin yhdyskuntajätteen eikä 50 prosentin muovipakkausjätteen kierrätystavoitetta. Raportissa komissio ehdottaa Suomelle yhtenä keskeisimpänä toimenä kierrätysasteen lisäämiseksi ja jätteenpolton vähentämiseksi taloudellisten ohjauskeinojen käyttöönottoa, mainiten esimerkkinä jäteveron ja päästökaupan. Suomi ei myöskään ole saavuttanut vuodelle 2020 asetettua rakennus- ja purkujätteen materiaalihyödyntämistavoitetta.

Jätteenpolton näkökulmasta päästökaupan yhtenä haasteena on kuitenkin jätteen jako fossiiliseen ja biopohjaiseen jätteeseen ennenkin kuin esimerkiksi kierrätykseen kelpaavaan ja kelpaamattomaan jätteeseen. Fossiiliseen ja orgaaniseen jätteeseen jaottelun myötä päästökaupan arvioidaan jossain määrin tukevan fossiilisten jakeiden, kuten muovin erottamista jätevirrasta ennen polttoa, mutta se ei vastaavasti kannusta biopohjaisten jätevirtojen, kuten kartongin tai biojätteen polton vähentämiseen. Päästökaupan ohjausvaikutusta kierrätysasteeseen ja jätteen syntyyn yleisesti heikentää myös päästökaupan kohdentuminen jäteketjun loppupäähän kauas jätteen syntypisteestä.

Jätteenpolton liittyminen päästökauppaan tarkoittaisi sektorin päästöjen laskennallista siirtoa pois taakanjakosektorilta. Siirron vaikutusta taakanjakosektorin päästötavoitteisiin ei kuitenkaan voida tarkkaan arvioida ennen kuin tiedetään, miten taakanjakosektorin päästökiintiöiden uudelleenlaskenta toteutettaisiin. Keskeistä on, minkä vuoden jätteenpolton päästömäärien mukaan taakanjakosektorin päästökiintiöiden uudelleenlaskenta tehdään. Koska jätteenpolton päästöt Suomessa ovat jatkuvasti kasvaneet, päästökiintiölaskennassa käytettävä toteutuneiden päästöjen vertailujako vaikuttaa ratkaisevasti lopputulokseen. Mikäli jätteenpoltosta Suomen kiintiöön laskettavat päästöt jatkavat nousuaan, tukisi siirto kuitenkin taakanjakosektorin tavoitetta, koska päästöjen nousu tapahtuisi laskennallisesti päästökauppasektorilla eikä taakanjakosektorilla.

Päästökauppaan sisällyttämisen taloudelliset vaikutukset

Jätteenpolttosektorin täysimääräisen sisällyttämisen keskeisin taloudellinen vaikutus on laitosten toiminnanharjoittajille aiheutuvat päästöoikeuskustannukset. Ramboll Finlandin selvityksessä kustannusten arvioidaan olevan vuonna 2028 yhteensä 32-44 euroa/ tonnia jätettä ja vuonna 2030 33-50 euroa/tonnia jätettä, olettaen päästöoikeuden hinnan nousevan esityksen taulukossa 3 esitetysti viiden euron vuositahtia. Kustannukseen vaikuttaa keskeisesti se, saavutetaanko jätesektorilla kierrätysasteelle asetetut tavoitteet. Mikäli kyllä, olisi arvio kustannuksesta vaihteluvälin pienimmässä päässä. Mikäli kierrätystavoitteisiin päästään, arvio on, että jätteen energiasisältö pienenee, eli saman energian tuottamiseen tulee polttaa jonkin verran enemmän jätettä.

Arvion mukaan päästökaupasta aiheutuvat kustannukset tulevat merkittävässä määrin siirtymään jätehuollolle porttimaksujen kautta. Näin ollen päästökauppaan liittyminen nostaisi jäte-

huollon asiakkaiden jätehuoltomaksuja. Porttimaksut vaihtelevat eri toimijoiden välillä. Paikallisesta markkinatilanteesta riippuen, jätteenpolttotoimijat voivat myös nostaa kaukolämmön hintaa, sillä nykytilassa jätteellä tuotettu kaukolämpö on ollut kilpailukykyistä suhteessa keskimääräiseen kaukolämmön tuotantokustannukseen Suomessa.

Kustannustason ei arvioida merkittävästi vaikuttavan kierrätysasteen nostolle asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseen edes tilanteessa, jossa kustannus siirtyisi täysimääräisesti porttimaksuihin. Näkemystä ohjausvaikutuksen rajallisuudesta tukevat myös muut aiheesta tehdyt selvitykset. Vuonna 2021 valmistuneessa Valtioneuvoston selvityksessä ”Jätteenpolton kiertotalous ja ilmastovaikutuksiin vaikuttaminen eri ohjauskeinoin” tarkasteltiin jätteenpolton verotuksen ohjausvaikutusta kierrätysasteeseen. Työssä tarkasteltiin verotasoja 20–30 euroa/tonni jätettä todeten kustannusvaikutuksen kotitalouksiin olevan marginaalinen eikä sen siten katsottu kannustavan sekajätteen syntypaikkalajittelun tehostamiseen. (Valtioneuvoston kanslia, 2021). Kuten kierrätysasteenkin osalta päästökaupalla ei uskota olevan myöskään merkittävää vaikutusta jätteen muodostumiseen. Päästökaupan vaikutus kohdentuu ketjun loppupäähän eli kauas jätteen syntypisteestä, mikä heikentää sen ohjausvaikutusta.

Arvioiduissa kustannuksissa ei ole huomioitu päästöoikeuksien ilmaisjaon vaikutusta kustannuksiin eli todellinen kustannusvaikutus jäisi todellisuudessa vielä yllä arvioidun tämän alle. Kustannusarviossa on huomioitu päästökaupasta aiheutuvat muut, lähinnä hallinnolliset kustannukset. Toimintaa edellytettyjen muutosten arvioidaan olevan hallinnolliselta lisätaakalta ja kustannuksiltaan keskimäärin vähäisiä.

Huomioiden hallinnollisiin menettelyihin tarvittava aika sekä aika, joka on tarpeen jättää toiminnanharjoittajille sopeutua uuteen sääntelyyn, täysimääräinen sisällyttäminen olisi mahdollista toteuttaa esimerkiksi alkaen vuonna 2025. Näin toimiessaan Suomi sisällyttäisi hintavaikutuksen jätteenpolttolaitoksiin kolme vuotta koko järjestelmää aikaisemmin.

Orpon hallitusohjelmassa todetaan, että *hallitus selvittää jätteenpolton päästöjen siirtoa taakanjakosektorilta päästökaupan piiriin ilman, että kuluttajien jäte- tai energiakustannukset nousevat.*

Jätteenpolton päästökauppaan sisällyttäneet jäsenvaltiot

Tällä hetkellä jäsenvaltioista Ruotsi, Tanska ja Liettua ovat sisällyttäneet jätteenpolttolaitokset päästökauppaan. Tietojen mukaan kyse on eroista päästökauppadirektiivin tulkinnessa sekä eroista laitosten kansallisissa lupamenettelyissä, minkä johdosta kyseiset maat katsovat niiden kuuluvan direktiivin soveltamisalaan ilman, että niitä on erikseen opt-in menettelyllä järjestelmään sisällytetty. Ruotsissa yhdyskuntajätettä polttoaineenaan käyttävät laitokset, jotka tuottavat joko lämpöä tai sähköä ovat sisällyttäneet päästökauppaan vuodesta 2013 alkaen. Jätteenpolto on Ruotsissa myös verotuksenalaista. Päästökauppaan kuuluvia, jätettä polttavia laitoksia on noin 40. Työ- ja elinkeinoministeriön teettämän selvityksen mukaan Ruotsissa toimivat jätteenpolttolaitokset ovat teknisesti verrattavissa Suomeen. Ruotsin jätteenpolttosektorin päästöt ovat kasvaneet viimeisen kymmenen vuoden aikana merkittävästi. Kasvaneiden päästöjen pääsyynä on kasvanut jätemäärä, jota on kasvattanut jätteen tuonti ulkomailta. Rambollin selvityksen mukaan päästökaupalla on ollut merkittävä vaikutus jätteenpolton kustannuksiin Ruotsissa. Vuonna 2017 kustannukset vaihtelivat välillä 370-650 SEK/t (ALV 0%) ja vuonna 2021 välillä 520-860 SEK/t (ALV 0%). Kustannusten taustalla on Ruotsissa päästökaupan lisäksi jätteenpoltoon kohdistuva vero, mutta pääasiallisena maksujen nousun syynä katsotaan olevan kohonneiden päästöoikeuskustannusten.

On kuitenkin epäselvää, miten päästöoikeuksien kustannukset ovat käytännössä vaikuttaneet Ruotsin jätteenpolttolaitosten porttimaksuihin. Tarkempaa arviointia vaikeuttaa erityisesti se, että Ruotsissa on jätteenpolttolle nykyisellään ylikapasiteettia suhteessa maassa vuosittain syntyvään jätemäärään. Tämä johtaa polttolaitosten väliseen kilpailuun jätteestä ja jätteiden tuontiin ulkomailta. Kilpailutilanne rajoittaa päästökaupan vaikutuksia jätteenpolton päästöihin, koska jätteenpolttajat eivät välttämättä voi siirtää päästökaupan kustannuksia kokonaisuudessaan jätteen porttimaksuihin.

Tanskassa syntyneen yhdyskuntajätteen kokonaismäärä on kasvanut aikavälillä 2014–2020 mutta kierrätysasteen kasvu on kuitenkin johtanut yhdyskuntajätteen polton osuuden ja absoluuttisen määrän pienenemiseen. Tanskassa oli vuonna 2020 käytössä 22 varsinaista jätteenpolttolaitosta, neljä jätettä poltettavaa monipolttoainevoimalaitosta sekä 3 erityispolttolaitosta (specialanlæg). Tanskaan poltettavaksi ulkomailta tuodun jätteen määrä on vaihdellut jonkin verran kyseisellä aikavälillä, nousten tarkastelukauden loppua kohden. Vuodesta 2013 on tanskalaisten yhdyskuntajätteiden kierrätysasteessa tapahtunut kasvua, mihin jätteenpolton sisällyttämisellä päästökauppaan on voinut olla vaikutusta. Päästökaupan vaikutusten tarkastelua vaikeuttaa jätteiden suuri ja viime vuosina kasvanut tuonti, joka viittaa jätteenpolton ylikapasiteettiin Tanskassa. Tällöin kilpailu jätteistä voi heikentää toimijoiden kiinnostusta kierrätykseen sekä estää kustannusten siirtämistä porttimaksuihin.

Liettuassa on selvityksen mukaan kaksi jätteenpolttolaitosta päästökaupan piirissä. Päästökaupan vaikutukset Liettuan jätteenpoltoon eivät ole tiedossa.

6 Lausuntopalaute

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausuntokierroksella x.x.–x.x.xxx. Lausuntoja saatiin xxx.

7 Säännöskohtaiset perustelut

Päästökauppalaki ehdotetaan jaettavaksi lukuihin ja näiden jaottelua ehdotetaan muutettavaksi verrattuna voimassa olevaan lakiin. Uudella jaottelulla on tarkoitus selkeyttää päästökauppalain rakennetta sekä parantaa sen luettavuutta. Uudella jaottelulla pyritään huomioimaan myös uusien toimialojen sisällyttäminen päästökauppalakiin sekä mahdollisuuksien mukaan soveltamaan yhteneväisiä säännöksiä toimialoille. Ehdotetussa laissa olisi 18 lukua.

1 Luku. Lain tarkoitus ja määritelmät

Voimassa oleva päästökauppalain 1 luku sisältää yleiset säännökset. Lukuun sisältyy säännökset lain tarkoituksesta, soveltamisalasta, kapasiteetin yhteenlaskemisesta, lain soveltamisesta kaukolämpöverkkoon liitettyihin laitoksiin, päästöjen talteenotosta ja kuljetuksesta meriteitse, lain määritelmät sekä toiminnanharjoittajien yleiset velvoitteet. Ehdotetussa luvussa olisi uudistuksen myötä lain tarkoitus sekä soveltamisala, jotka on päivitetty vastaamaan direktiivin muutoksen laajennuksia ja muita muutoksia. Voimassa olevaan lakiin verrattuna lain soveltamisalaa koskevat säännökset on viety osaksi 2 lukua ja yleiset velvoitteet 3 lukuun. Muutoksen myötä selkeytetään rakennetta sekä huomioidaan soveltamisalan laajennukset.

1 §. Lain tarkoitus. Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan lain tarkoituksena olisi edistää laitojen, meriliikenteen ja lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä kustannustehokkaasti ja taloudellisesti. Ehdotettu 1 momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalaain sekä lentoliikenteen päästökaupasta annetun säännöstä. Ehdotetun 2 momentin mukaisesti lailla pantaisiin osaltaan täytäntöön päästökauppadirektiivin laitoksia, lentoliikennettä ja meriliikennettä koskevat vaatimukset. Lisäksi lakiin otettaisiin säännökset, joiden myötä toimeenpantaisiin päästökauppadirektiiviin sisältyvän erillisen tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökauppajärjestelmän vuoden 2024 raportointivelvoite. Edellä mainitut päästökauppadirektiivin muutokset tulee olla viety osaksi kansallista lainsäädäntöä vuoden 2023 loppuun mennessä. Muilta osin päästökauppadirektiivi toimeenpantaisiin myöhemmin annettavalla hallituksen esityksellä, koska jäljelle jäävien muutosten toimeenpanon määräaika on kesäkuun 2024 loppuun mennessä.

2 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin lain soveltamisen kannalta keskeiset käsitteet. Kohdat 1, 3, 5 ja 13-19 vastaisivat voimassa olevaa päästökauppalakia.

Ehdotetun pykälän kohdan 2 mukaan päästöillä tarkoitettaisiin laitoksen lähteistä, ilma-aluksesta tai aluksesta päästettyjä kasvihuonekaasuja. Voimassa olevan lain muotoiluun nähden määritelmää on täydennetty kattamaan kaikki päästökaupan toimialat ja vastaisi nyt muutettua päästökauppadirektiiviä.

Pykälän 4 kohdan mukaan tässä laissa päästökaupalla tarkoitettaisiin päästökauppadirektiivin 1 artiklassa perustettua järjestelmää, joka kattaa direktiivin I liitteessä olevat toiminnot. Muutetussa päästökauppadirektiivissä säädetään kahdesta erillisestä päästökauppajärjestelmästä ja näin ollen olisi tarpeen selkiyttää, että esitetyssä laissa päästökaupalla viitataan laitokset, meri- ja lentoliikenteen kattavaan päästökauppaan.

Kohdassa 6 säädettäisiin päästökauppakautta koskevasta määritelmästä. Voimassa olevan päästökauppalaain laitosten ilmaisjaon myöntämisyksikköön viittaavaa määritelmää muutettaisiin viittaamaan ajanjaksoon, missä liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien kokonaismäärä rajataan vastaamaan päästöjen sallittua enimmäismäärää soveltamisalaan kuuluvilla aloilla. Muutos olisi tarpeen, koska vuodesta kaudella päästökauppakausi 2021-2030 sisältää kaksi ilmaisjakokautta.

Kohdan 7 mukaan lineaarisella vähennyskertoimella tarkoitettaisiin prosenttia, jolla koko päästökauppajärjestelmässä liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien määrää vähennetään vuosittain päästökauppakauden 2008-2012 puolivälistä alkaen, jotta kulloinkin asetettu päästökauppasektorin päästövähennystavoite saavutetaan. Vuosina 2021-2023 lineaarinen vähennyskerroin on 2,2 prosenttia ja muutetun päästökauppadirektiivin mukaisesti vuosina 2024-2027 4,4 prosenttia ja vuodesta 2028 alkaen 4,4 prosenttia.

Ehdotetun pykälän 8 kohdassa määritettäisiin, että Unionin rekisterillä tarkoitettaisiin päästökauppadirektiivin 19 artiklassa tarkoitettua tietojärjestelmää, jonka avulla seurataan päästöoikeuksien myöntämistä, hallussapitoa, siirtämistä ja mitätöimistä sekä taataan tarvittaessa tietojen luottamuksellisuus ja yleisön oikeus tutustua julkisiin tietoihin. Rekisteri vertautuu esimerkiksi arvo-osuustilijärjestelmään, mikä on sähköisten arvopapereiden hallussapitoon ja hallintoihin tarkoitettu järjestelmä.

Kohdassa 9 määriteltävällä markkinavakauserävarannolla tarkoitettaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2015/1814 perustettua varantoa, mihin huutokaupattavaksi tarkoitettuja päästöoikeuksia siirretään tai mistä niitä palautetaan huutokaupattavaksi, kun liikkeellä olevien päästöoikeuksien kokonaismäärälle kyseisessä päätöksessä asetetut rajat ylittyvät tai alittuvat. Markkinavakauserävarannon tavoitteena on vähentää päästöoikeusmarkkinalla kierrossa

olevien päästöoikeuksien määrää ja toisaalta hillitä esimerkiksi suhdannevaihteluiden vaikutusta päästöoikeuden hintaan. Markkinavakausvarannossa olevia päästöoikeuksia tullaan mitätöimään päästökauppadirektiivissä säädettyjen sääntöjen mukaisesti.

Kohdan 9 mukaan huutokauppapaikalla tarkoitettaisiin jäsenvaltioiden huutokauppa-asetuksen 26 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämää palvelun-tarjoajaa, joka vastaa päästöoikeuksien huutokauppaamisesta ja muista sille huutokauppa-asetuksen 27 artiklassa osoitetuista tehtävistä. Huutokauppapaikan kilpailuttamisesta vastaa komissio yhdessä jäsenvaltioiden kanssa. Huutokauppapaikkana on vuodesta 2012 alkaen toiminut saksalainen European Energy Exchange (EEX).

Kohdan 11 mukaisella Kioton pöytäkirjalla tarkoitettaisiin Yhdistyneiden Kansakuntien ilmasopimuksen Kioton pöytäkirjaa SopS 13/2005. Ilmasopimuksen liitteessä I on listattu sopimuspuolet, joilla on Kioton pöytäkirjassa määrällinen päästörajoitus tai päästöjen vähentämisvelvoite.

Ehdotettavassa kohdassa 12 määriteltäisiin hankeyksikkö, jolla tarkoitettaisiin joko Kioton pöytäkirjan 6 artiklan mukaisesta yhteistoteutushankkeesta (JI) peräisin olevaa päästövähennysyksikköä (ERU) tai pöytäkirjan 12 artiklassa määritetyn puhtaan kehityksen mekanismin (CDM) mukaisesta hankkeesta syntynyttä sertifioitua päästövähennystä (CER).

Kohdassa 20 määriteltäisiin jakokausi, jolla tarkoitettaisiin päästökauppauteen sisältyviä viisivuotiskausia, joista ensimmäinen on alkanut 1 päivänä tammikuuta 2021 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2025 ja toinen käynnistyy 1 päivänä tammikuuta 2026 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2030. Laitoksille myönnettävä ilmaisjako myönnetään harmonisoitujen jakosääntöjen mukaisesti aina kullekin jakokaudelle erikseen.

Kohdan 21 mukaisella viiteajanjaksolla viittä peräkkäistä kalenterivuotta, jotka edeltävät jäsenvaltioille komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyä määräaikaan ilmaisjakoon liittyvien NIM-tietojen toimittamiselle. Tietojen toimittamisesta säädetään päästökauppadirektiivin artiklassa 11. Jakokauteen 2021-2025 liittyvä viiteajanjakso ovat vuodet 2014-2018 ja jakokauteen 2026-2030 vuodet 2019-2023.

Kohdassa 22 säädettäisiin, että vertailuarvolla tarkoitetaan komission ilmaisjakoasetuksessa vahvistettuja vertailuarvoja, jota käytetään maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskennan perustana ja jotka tarkistetaan kullekin jakokaudelle. Komissio määrittää kullakin jakokaudella sovellettavat vertailuarvot perustuen jäsenvaltioiden toimittamien laitoksia koskevien tietojen perusteella ja antaa ne erillisellä toimeenpanosäädöksellä. Lähtökohtaisesti vertailuarvo määritetään kunkin toimialan tai sen osan päästöintensivisyydeltään pienimmän 10 prosentin perusteella ja ne kannustavat näin vähentämään päästöjä, jotta ilmaisjako kattaisi paremmin tuotannosta syntyvät päästöt. Päästökauppadirektiivissä säädetään rajat sille, kuinka paljon vähintään ja enintään kutakin vertailuarvoa voidaan kerralla muuttaa.

Ehdotetun pykälän 23 kohdan mukaan laivayhtiöllä tarkoitettaisiin laivan omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista, ja joka on vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 336/2006 (ISM-asetus) liitteessä I vahvistetusta alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut. Määritelmä vastaisi päästökauppadirektiivin määritelmää.

24 kohdan mukaan meriliikennetoiminnalla tarkoitettaisiin MRV-asetuksen ((EU) 2015/757) soveltamisalaan kuuluvien bruttovetoisuudeltaan 5 000 ja sitä suurempien alusten matkoja, joiden tarkoituksena on matkustajien tai rahdin kuljettaminen kaupallisissa tarkoituksissa sekä tällaisten alusten käyntisatamissa oloa sekä 1 tammikuuta 2027 lähtien myös bruttovetoisuudeltaan 5 000 ja sitä suurempien offshore-alusten matkoja tai käyntisatamassa oloa. Päästökaupassa tarkoitettu meriliikennetoiminta eroaisi MRV-asetuksen soveltamisalasta siten, että MRV-asetuksen alaan kuuluu vuodesta 2025 lähtien myös kappaletavara-alukset, joiden bruttovetoisuus on suurempi kuin 400 ja pienempi kuin 5 000. Lisäksi offshore-alukset, joiden bruttovetoisuus on suurempi kuin 400, kuuluvat MRV-asetuksen soveltamisalaan vuoden 2025 alusta. Meriliikennetoiminnan määritelmä vastaisi lain soveltamisalaan kuuluvaa toimintaa. Termin määrittely olisi tarpeen, sillä meriliikennetoimintaan viitataan 8, 20 ja 21 §:ssä.

25 kohdan mukaan matkalla tarkoitettaisiin MRV-asetuksen ((EU) 2015/757) 3 artiklan c alakohtassa määriteltyä matkaa, eli voimassa olevan asetuksen mukaan kaikkia aluksen liikkeitä, jotka alkavat käyntisatamasta tai päättyvät käyntisatamaan. Määritelmä vastaisi päästökauppadiirektiivin määritelmää.

26 kohdassa määriteltäisiin käyntisatama. Määritelmä vastaisi päästökauppadiirektiivin sääntelyä. Koska matkalla tarkoitettaisiin aluksen liikkeitä, jotka alkavat tai päättyvät käyntisatamaan, on määritelmällä merkitystä siihen, mikä aluksen toiminta kuuluu lain soveltamisalaan. Käyntisatamalla tarkoitettaisiin satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta, tai satamaa, jossa offshore-alus pysähtyy vaihtamaan miehistön, siten, että lukuun ei oteta pysähdyksiä, joiden yksinomaista tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa muun aluksen kuin offshore-aluksen miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta ja sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia siirtoja aluksesta toiseen, pysähdyksiä, joiden yksinomaista tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi, eikä konttialusten pysähdyksiä naapurimaassa sijaitsevassa konttien jälleenlaivaussatamassa, joka on merkitty päästökauppadiirektiivin 3 g a artiklan 2 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä olevaan luetteloon. Viimeiseksi mainittujen pysähdysten rajaaminen käyntisataman pysähdysten ulkopuolelle olisi tarpeen sen vuoksi, että välttelytarkoituksessa tehtävät satamakäynnit unionin ulkopuolella ja jälleenlaivaustoiminnan siirtäminen satamiin unionin ulkopuolella vähentävät meriliikennetoiminnan päästöjen kustannusten sisällyttämisestä hintoihin saatavia ympäristöhyötyjä ja voivat myös johtaa lisäpäästöihin, jos päästökauppadiirektiivin vaatimusten välttely pidentää kuljettua matkaa.

27 kohdan mukaan risteilymatkustaja-aluksella tarkoitettaisiin sellaista matkustaja-alusta, jossa ei ole lastikantta ja joka on suunniteltu yksinomaan matkustajien kaupalliseen kuljettamiseen merimatalla yömajoituksessa. Määritelmä vastaisi päästökauppadiirektiivin määritelmää.

28 kohdan mukaan MRV-asetuksella tarkoitettaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2023/0211 asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta niin, että voidaan ottaa huomioon meriliikennetoiminnan sisällyttäminen EU:n päästökauppa-järjestelmään ja muiden kasvihuonekaasujen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännöt sekä muun tyyppisten alusten päästöt.

29 kohdan mukaan lentoliikenteen muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksilla tarkoitetaan lain soveltamisalaan kuuluvasta lentotoiminnasta polttoaineen polton aikana ilmaan päästettyjen tyyppien oksidien (NO_x), nokihiukkasten ja hapettuneiden rikkilajien ilmastoon kohdistuvia vaikutuksia sekä vesihöyryn vaikutuksia, mukaan lukien tiivistymisvanat. Määritelmä on yhteinen päästökauppadiirektiivin 3 artiklan v kohdassa olevan uuden määritelmän kanssa, joka on

lisätty direktiiviin, koska kyseisten päästöjen vaikutukset tulevat vuoden 2025 alusta lukien päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevien velvoitteiden piiriin.

30 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjällä tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka käyttää ilma-alusta sen suorittaessa päästökaupan tai CORSIA-järjestelmän piiriin kuuluvaa ilmailutoimintaa, tai jos kyseinen henkilö ei ole tiedossa tai ilma-aluksen omistaja ei ole yksilöinyt käyttäjää, ilma-aluksen omistajaa. Määritelmä vastaa voimassa olevaa lainsäädäntöä muutoin, paitsi siihen ehdotetaan sisällytettävän päästökaupan lisäksi CORSIA-järjestelmä ehdotetun lain koskiessa myös sitä. Määritelmä pohjautuu päästökauppadirektiivin 2 artiklan o kohtaan.

31 kohdan mukaan kaupallisella ilma-aluksen käyttäjällä tarkoitetaan ilma-aluksen käyttäjää, joka tarjoaa korvausta vastaan säännöllisiä tai muita kuin säännöllisiä lentoliikennepalveluja matkustajien, rahdin tai postin kuljettamiseksi. Määritelmä vastaa voimassa olevan lainsäädännön määritelmää ja pohjautuu päästökauppadirektiivin 2 artiklan p kohtaan.

32 kohdan mukaan kestäväällä lentopolttoaineella tarkoitetaan kestäväen lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa 2023/XX/EU tarkoitettuja polttoaineita, jotka eivät ole peräisin fossiilisista polttoaineista. Kyseinen määritelmä liittyy ehdotettuun 65 §:än sisältyvään mahdollisuuteen hakea maksutta jaettava päästöoikeuksia kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella. Päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdan mukaisesti maksutta jaettavia päästöoikeuksia voi saada ainoastaan niiden kestävien lentopolttoaineiden käytöstä, jotka täyttävät edellä mainitun asetuksen kriteerit.

33 kohdan mukaan CORSIA-järjestelmällä tarkoitetaan päästökauppadirektiivin 28 b artiklassa tarkoitettua kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen sääntelyä koskevaa markkinaperusteista toimenpidettä. Kyseessä on ICAO:ssa vuonna 2016 hyväksytty kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysjärjestelmä, jonka päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat velvoitteet tulivat EU:n alueella voimaan vuoden 2019 alusta ja nyt tehdyillä direktiivin muutoksilla toimeenpantiin järjestelmän hyvitysvelvoitteet sekä sovittiin järjestelmän soveltamisalasta sekä suhteesta päästökaupparjestelmään.

34 kohdassa määritetyllä säännellyllä yhteisöllä tarkoitettaisiin polttoaineen jakelijaa, joka luovuttaa valmisteverolain 8 § mukaisesti polttoainetta kulutukseen.

35 kohdan mukaan komission CORSIA-MRV-asetuksella tarkoitetaan päästökauppadirektiivin 28 c artiklan nojalla annettua komission delegoitua asetusta. Tällä asetuksella (EU 2019/1603) toimeenpantiin EU:n alueella CORSIA-järjestelmän päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat velvoitteet vuoden 2019 alusta lukien. Käytännössä CORSIA-järjestelmässä sovelletaan näiden velvoitteiden osalta pitkälti päästökauppaa koskevaa sääntelyä.

36) komission rekisteriasetuksella päästökauppadirektiivin 19 artiklan 3 kohdan nojalla annettua komission asetusta (EU) 398/2013 koskien unionin rekisterin perustamista.

37) komission päästöjen tarkkailuasetuksella päästökauppadirektiivin 14 artiklan 1 kohdan nojalla annettua päästöjen tarkkailua ja raportointia koskevaa komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2018/2066.

38) komission ilmaisjakosäädöksellä päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 1 kohdan nojalla annettua päätöstä päästöoikeuksien yhdenmukaistettua maksutta tapahtuvaa jakoa koskevien unionin laajusten siirtymäsäännösten vahvistamisesta 2011/278/EU.

39) komission todentamisasetuksella päästökauppadirektiivin 15 artiklan nojalla annettua todentamista ja todentajien akkreditointia koskevaa komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2018/2067.

40) komission ilmaisjakoasetuksella komission päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 1 kohdan nojalla antamaa delegoitua asetusta (EU) 2019/331 maksutta jaettavien päästöoikeuksien yhdenmukaistetuista jakoperusteista.

41) komission ilmaisjaon mukautussäädöksellä komission päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 21 kohdan nojalla antamaa täytäntöönpanoasetusta (EU) 2019/1842 maksutta jaettavien päästöoikeusmäärien muuttamisesta.

42) komission huutokauppa-asetuksella komission päästökauppadirektiivin 10 artiklan 4 kohdan nojalla antamaa komisison asetusta (EU) No 1031/2010 päästöoikeuksien huutokauppaamisesta

43) komission CORSIA-MRV-asetuksella päästökauppadirektiivin 28 c artiklan nojalla annettua komission delegoitua asetusta.

2 Luku. **Soveltamisala ja sen rajaukset**

3 §. Lain yleinen soveltamisala. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta. Pykälän tarkoituksena olisi antaa yleinen kuva lain soveltamisalasta. Soveltamisala määriteltäisiin tarkemmin kutakin toimintoa koskevassa, soveltamisalaa koskevassa säädöksessä. Ehdotetun pykälän mukaan lakia sovellettaisiin laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökauppaan sekä lentoliikenteen CORSIA-järjestelmään. Lisäksi lakia sovellettaisiin rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökauppajärjestelmän vuoden 2024 päästötietojen raportointiin. Laitokset, meriliikenne ja lentoliikenne kuuluisivat direktiivin mukaan samaan päästökauppajärjestelmään. Direktiivin muutosten myötä perustetaan myös oma nykyisestä päästökaupasta erillinen päästökauppajärjestelmä rakennusten, tieliikenteen ja muiden alojen päästöille. Uuden päästökauppajärjestelmän toimeenpano toteutetaan kansallisesti eri aikataulussa pois lukien vuoden 2024 päästöjen raportointia, joiden osalta säännökset on viety osaksi ehdotettua lakia. Päästökauppadirektiivi sisältää myös CORSIA-järjestelmää koskevat säännökset, jotka toimeenpannaan ehdotetussa hallituksen esityksessä. CORSIA-järjestelmällä ja lentoliikenteen päästökaupalla on paitsi toisiaan täydentävät soveltamisalat, myös monia toiminnallisia yhtymäkohtia, kuten hiilidioksidipäästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat säännöt, mikä puoltaa järjestelmien käsittelyä samassa laissa.

4 §. Euroopan unionin lainsäädäntö. Ehdotetun pykälän mukaan lakia sovellettaisiin laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökauppaan ja CORSIA-järjestelmää koskevien Euroopan unionin säädösten täytäntöönpanoon siltä osin kuin niiden täytäntöönpanosta ei säädetä muussa laissa. Ehdotettu säännös ei ole voimassa olevassa laissa. Päästökauppadirektiivin nojalla on annettu useita täytäntöönpanosäädöksiä ja näiden säännösten noudattaminen edellyttää kansallista toimeenpanoa sekä valvontaa. Monilta osin direktiivin muutokseen liittyvät toimeenpanosäädökset ovat valmisteluvaiheessa ja näiden sisällön ollessa epävarma, on tarkoituksenmukaista järjestelmän toimeenpanon kannalta säätää yleisellä tasolla unionin säädösten toimeenpanosta.

5 §. Laitokset. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin laitosten soveltamisalasta päästökaupassa. Voimassa olevaan lakiin verrattuna laitosten soveltamisalaa on muutettu oleellisesti direktiivin muutosten johdosta. Lisäksi muutettaisiin tapaa, jolla laitoksen kokonaisteho jatkossa määritet-

täisiin. Voimassa olevassa laissa laitoksen kokonaisteho määritellään nimellisen kokonaislämpötehon kautta. Määrittystapa ei ole linjassa komission soveltamisalaa koskevan ohjeistuksen kanssa ja lisäksi määrittystapa ei ole täysin selkeä laitoksille, joiden pääasiallinen tarkoitus on jokin muu, kuin lämmön tuotanto. Muutoksen myötä laitoksen kokonaisteho laskettaisiin kokonaispolttolaitoksen kautta. Muilta osin laitosten soveltamisalaa muutettaisiin muutetun direktiivin mukaisesti.

Ehdotetun 1 momentin mukaan lakia sovellettaisiin laitoksiin, joissa harjoitetaan liitteessä I mainittua toimintaa sekä laitoksista aiheutuneisiin, liitteessä I mainittuihin kasvihuonekaasuihin. Liite I vastaa päästökauppadirektiivin liitettä 1 soveltamisalasta. Muilta osin laitosten soveltamisalaa muutettaisiin muutetun direktiivin mukaisesti. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan päästökauppaa sovelletaan toiminnoista aiheutuviin päästöihin. Päästökaupan soveltamisalaa muutettaisiin siten, että jatkossa siihen sisältyisi lain soveltamisalaan kuuluvat toiminnot riippumatta siitä, aiheutuuko niistä päästöjä vai ei. Soveltamisalaan sisällytettäisiin vety- ja synteetikaasun tuotanto 5 tonnia/päivässä tai sen ylittävältä osalta, kun voimassa olevassa laissa raja soveltamisalaan kuulumiselle on ollut 25 tonnia/päivä. Öljynjalostusta koskien soveltamisala muuttuisi siten, että myös muu, kuin mineraaliöljyn jalostus sisältyisi soveltamisalaan. Alumiinin primäärituotanto muutettaisiin primäärialumiinin tai alumiinioksidin tuotannoksi. Kipsin tuotannon soveltamisalaraja muutettaisiin yli 20 MW:n nimellisestä kokonaislämpötehosta yli 20 tonnin tuotantokapasiteettiin /päivä ja hiilimustan tuotannon rajaa 20 MW:n nimellisestä kokonaislämpötehosta yli 50 tonnin tuotantokapasiteettiin / päivä. Soveltamisalaan sisällytettäisiin kasvihuonekaasujen kuljettaminen geologista varastointia varten CCS-direktiivin mukaisesti sallittuun varastointipaikkaan. Voimassa olevassa soveltamisalassa on ollut ainoastaan putkistoissa tapahtuva kasvihuonekaasujen kuljetus ja nyt tehtävällä muutoksella soveltamisalaan sisällytettäisiin myös muut kuljetusmuodot.

Pykälän 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin myös liitteen I kohdassa 1 mainitun kokonaispolttolaitoksen alittavaan laitokseen, jos sen pääasiallinen tarkoitus on lämmön tuottaminen kaukolämpöverkkoon ja vähintään yhden samaan kaukolämpöverkkoon liitetyn laitoksen kokonaispolttolaitoksen teho on yli 20 megawattia ja se tuottaa lämpöä toimitettavaksi pääasiassa kaukolämpöverkkoon. Laitoksen teho määritettäisiin jatkossa kokonaispolttolaitoksen kautta, kun voimassa olevassa laissa määrittäminen tehdään nimellisen kokonaislämpötehon kautta. Muilta osin ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan lain soveltamisalaa, missä kansallisesti soveltamisalaan on sisällytetty nimelliseltä kokonaislämpöteholtaan pienempiä lämmöntuotantolaitoksia.

Pykälän 3 momentin mukaan laitokseen, jossa ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaisessa ympäristöluvassa annettujen määräysten mukaisesti noudatetaan jätteiden polttolaitosta koskevia vaatimuksia, sovellettaisiin ainoastaan ehdotetun lain lukua x päästöjen tarkkailusta, ilmoittamisesta ja todentamisesta. Voimassa olevassa laissa jätteenpolttolaitokset ovat soveltamisalan ulkopuolella. Jätteenpolttolaitokset sisällytettäisiin päästökaupan soveltamisalaan päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevien velvoitteiden osalta direktiivin muutosten mukaisesti. Jätteenpolttolaitosten toiminnanharjoittajien ei olisi tarpeen hakea laitokselleen päästölupaa eikä niitä koskisi päästöoikeuksien palautusvelvollisuuteen liittyvät toimet, kuten päästöoikeuksien palauttaminen laissa säädettyinä määräaikana tai velvoite päästöoikeustilille.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin laitoksen toiminnan määrittelemisestä. Jos laitos kuuluu edellä ehdotetun 1 tai 2 momentin perusteella lain soveltamisalaan, tätä lakia sovellettaisiin kaikkiin kyseisen laitoksen tai laitoksen osan yksiköihin, joissa poltetaan polttoaineita. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalain säännöksiä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin toiminnanharjoittajan mahdollisuudesta jatkaa soveltamisalassa laitoksen kokonaispolttolaitoksen laskiessa 20 megawattiin tai sen alle. Voimassa

olevassa päästökauppalaissa ei ole vastaavaa säännöstä ja se perustuu direktiivin muutokseen. Ehdotetussa momentissa laitoksen, jonka toimintaa on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi muutettu siten, että laitoksen kokonaispolttoaineteho on korkeintaan 20 MW ja toiminnanharjoittaja on ilmoittanut Energiavirastolle tahdostaan, että kyseinen laitos jatkaa päästökaupan soveltamisalassa, sovellettaisiin tätä lakia kyseiseen laitokseen toiminnanharjoittajan ilmoituksen mukaisesti 31 päivänä joulukuuta 2025 tai 31 päivänä joulukuuta 2030 saakka. Muutoksen myötä tiettyjen laitosten toiminnanharjoittaja voisi jäädä ilmoituksen myötä lain soveltamisalaan määräaikaaisesti, vaikka laitoksen kokonaispolttoaineteho laskisi alle soveltamisalan tehorajan.

6 §. Laitosten soveltamisalan rajaukset. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin laitosten soveltamisalan rajauksista. Ehdotetun pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan lakia ei sovellettaisi laitokseen tai sen osaan, jonka pääasiallinen tarkoitus on uusien tuotteiden tai menetelmien tutkiminen, kehittäminen tai testaaminen. Ehdotetun momentin 2 kohdan mukaan lakia ei sovellettaisi laitokseen tai sen osaan, jossa ympäristönsuojelulain mukaisessa ympäristöluvussa annettujen määräysten mukaisesti noudatetaan vaarallisten jätteiden polttolaitosta koskevia vaatimuksia. Ehdotetun momentin 3 kohdan mukaan lakia sovellettaisiin 31 joulukuuta 2025 asti laitokseen, jossa käytetään laitoksen tai polttoyksikön käynnistystä tai pysäytystä lukuun ottamatta yksinomaan biomassaa. Ehdotetun momentin 4 kohdan mukaan 1 tammikuuta 2026 alkaen lakia sovellettaisiin laitokseen, jossa vuosien 2019-2023 keskimääräiset biomassan poltosta aiheutuvat päästöt muodostavat yli 95 % laitoksen keskimääräisistä kokonaispäästöistä mainittuna ajan jaksona. Voimassa olevaan lakiin verrattuna kohdat 1-3 vastaavat nykyistä sääntelyä. Direktiivin muutoksen johdosta kohta 3 on rajattu sovellettavaksi 31 joulukuuta 2025 asti, jonka jälkeen yksinomaan biomassaa käyttävien laitosten soveltamisalan ulkopuolelle koskevaa rajausta on muutettu siten, että 4 kohdan mukaisesti yli 95% keskimäärin biomassaa käyttävät laitokset olisivat lain soveltamisalan ulkopuolella vuoden 2026 alusta alkaen. Biomassaosuuden muutosta tarkasteltaisiin vuosien 2019-2023 keskimääräisten osuuksien myötä.

7 §. Laitoksen kapasiteetin määrittäminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin laitoksen kapasiteetti määrittelemisestä lain soveltamisalan osalta. Ehdotettu säädös vastaa voimassa olevaa lakia lukuun ottamatta tapaa, jolla laitoksen kokonaisteho määritettäisiin. Voimassa olevassa lain mukaisesti määrittäminen tehdään nimellisen kokonaislämpötehon kautta mutta ehdotetulla lailla muutettaisiin siten, että se määritettäisiin kokonaispolttoainetehon kautta.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan laitoksessa jossa harjoitetaan useampaa liitteessä I mainittua samaan luokkaan kuuluvaa toimintaa, määräytyisi niiden soveltamisalaan kuuluminen yhteenlasketun toimintakapasiteetin perusteella. Säännös vastaa voimassa olevaa sääntelyä, lukuun ottamatta edeltävässä pykälässä perusteltua muutosta.

Ehdotetun 2 momentin mukaisesti, jos laitosta tai sen osaa käytetään toimintaan, jonka kynnysarvoa ei liitteessä I ilmaista polttoyksiköiden kokonaispolttoainetehona, toiminnan kuuluminen soveltamisalaan määräytyisi ensisijaisesti liitteessä I mainitun tuotantokapasiteetin kynnysarvon mukaisesti. Lakia sovellettaisiin kuitenkin laitoksen polttoaineita polttaviin yksiköihin, joiden yhteenlaskettu kokonaispolttoaineteho ylittää 20 megawattia siinäkin tapauksessa, että laitoksen tuotantokapasiteetti alittaa liitteessä I mainitun tuotantokapasiteetin.

Ehdotetun 3 momentin mukaisesti, jos laitoksen kuuluminen tämän lain soveltamisalaan määräytyisi liitteessä I polttoyksiköiden kokonaispolttoainetehon perusteella, polttoainetehot lasketaan yhteen kaikista siihen kuuluvista teknisistä yksiköistä, joissa polttoaineita poltetaan. Kokonaispolttoainetehoa laskettaessa ei otettaisi huomioon polttoyksiköitä, joiden polttoaineteho on pienempi kuin 3 megawattia.

Ehdotetun 4 momentin mukaisesti 31 joulukuuta 2025 asti laitoksen kokonaispolttoainetehoa laskettaessa ei huomioitaisi polttoyksiköitä, joissa käytetään yksikön käynnistystä tai pysäytystä lukuun ottamatta yksinomaan biomassaa. Säännös on muutettu vastaamaan soveltamisalan rajoja koskevia direktiivimuutoksia.

8 §. Meriliikenteen soveltamisala. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin meriliikenteen soveltamisalasta päästökaupassa. Meriliikenne tulisi uutena mukaan päästökauppalaan soveltamisalaan. Lakia sovellettaisiin päästökauppadirektiivin liitteessä I säädettyyn meriliikennetoimintaan. Kyseisessä liitteessä viitataan MRV-asetuksen soveltamisalaan tietyin rajoituksin.

Ehdotetun 1 momentin mukaan lakia sovellettaisiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on 5 000 tai sitä enemmän, niiden meriliikennetoiminnan hiilidioksidipäästöjen ja 1 tammikuuta 2026 lähtien myös metaanipäästöjen ja dityppioksidipäästöjen osalta, jotka aiheutuvat sellaisista matkoista matkustajien tai rahdin kuljettamiseen kaupallisiin tarkoituksiin, jotka lähtevät Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta tai saapuvat tällaiseen käyntisatamaan jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta sekä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa olon aikana. Lain soveltamisala eroaisi MRV-asetuksen soveltamisalasta siten, että päästökauppalakia sovellettaisiin ainoastaan bruttovetoisuudeltaan 5 000 tai sitä suurempiin aluksiin. Lisäksi metaani ja dityppioksidi tulisivat päästökaupan soveltamisalaan myöhemmin kuin MRV-asetuksen soveltamisalaan.

Pykälän 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin 1 tammikuuta 2027 lähtien myös offshore-aluksiin, joiden bruttovetoisuus on 5 000 tai sitä enemmän, niiden hiilidioksidipäästöjen, metaanipäästöjen ja dityppioksidipäästöjen osalta, jotka aiheutuvat matkoista, jotka lähtevät Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta tai saapuvat tällaiseen käyntisatamaan jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta sekä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa olon aikana. Offshore-alukset tulisivat päästökaupan soveltamisalaan myöhemmin kuin MRV-asetuksen soveltamisalaan.

Ehdotetun 3 momentin mukaan päästöoikeuksien jakamista ja palautusvaatimusta sovellettaisiin 50 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka aiheutuvat matkoista, jotka alkavat Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta ja päättyvät tällaiseen kuulumattomaan käyntisatamaan taikka jotka aiheutuvat matkoista, jotka alkavat Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta käyntisatamasta ja päättyvät tällaiseen kuuluvaan käyntisatamaan. Päästöoikeuksien jakamista ja palautusvaatimusta sovellettaisiin 100 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka aiheutuvat matkoista, jotka alkavat Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta ja päättyvät tällaiseen käyntisatamaan taikka jotka aiheutuvat aluksen ollessa laiturissa Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa. Meriliikenteen päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteita koskevista poikkeuksista ehdotetaan säädettävän jäljempänä 75 §:ssä.

9 §. Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisala. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalasta. Ehdotuksen 1 momentin mukaisesti päästökaupan rajoista ETA-alueen sisäisiin lentoihin jatkettaisiin vuoden 2026 loppuun saakka. Määräaikaisen rajoituksen päätyttyä päästökauppa laajentuisi ETA-alueelta lähteviin ja sinne saapuviin lentoihin, jos asiasta ei muuta EU-tasolla ennen sitä päätetä. Momentissa huomioitaisiin myös nykyisestä laista puuttuneet päästökauppajärjestelmien yhteensovittamista koskevat sopimukset Sveitsin sekä Yhdistyneiden kuningaskuntien kanssa. Näiden sopimusten toimeenpanoa koskevia komission delegoituja asetuksia on Sveitsin osalta ((EU) 2020/1071) sovellettu vuoden 2020 alusta lukien ja Yhdistyneiden kuningaskuntien osalta ((EU) 2021/1416) vuoden 2021 alusta lukien. Molempien osalta lentoliikenteen päästökaupan piirissä olisivat ETA-alueelta näihin valtioihin suuntautuvat lennot, mutta sieltä ETA-alueelle saapuvat lennot eivät olisi, koska

ne kuuluvat edellä mainittujen valtioiden omiin päästökauppajärjestelmiin. Lisäksi 1 momentissa ehdotetaan päästökauppadirektiivin muutosten mukaisesti säädettävän päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevien velvoitteiden laajentumisesta vuoden 2025 alusta lähtien myös muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksiin. Muilla kuin hiilidioksidipäästöillä tarkoitetaan tyyppiä ja rikin oksideja, pienhiukkaspäästöjä sekä vesihöyryä.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin asiasisältöisesti voimassa olevan sääntelyn mukaisesti ilma-aluksen käyttäjistä, jotka kuuluvat lain soveltamisalan piiriin. Momentin lopussa on nykyisen lain muotoilusta poiketen selkeyden vuoksi viitattu ilma-aluksen käyttäjiin, joiden komissio on päästökauppadirektiivin mukaisesti vahvistanut kuuluvan Suomen hallinnoitavaksi.

10 §. *Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan rajaukset.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi poikkeuksista 9 §:ssä säädettyyn lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalaan. Nykyisessä laissa lentoliikenteen päästökaupasta on EU:n syrjäisiä alueita koskeva soveltamisalan rajaus, mutta päästökauppadirektiivin muutosten myötä nyt ehdotetussa pykälässä rajaus kaventuisi kansallisiin syrjäisten alueiden lentoihin ja se olisi voimassa vuoden 2030 loppuun saakka. Näitä lentoja voisivat olla syrjäisen alueen ja saman jäsenvaltion mannerosan välisten lentojen lisäksi kahden samaan jäsenvaltioon kuuluvan syrjäisen alueen väliset lennot tai lennot saman syrjäisen alueen sisällä. Edellä mainittuja lentoja olisivat esimerkiksi Kanarian saarten ja Madridin välinen lento, mutta vuoden 2024 alusta lukien kansainväliset syrjäisten alueiden lennot eivät olisi enää vapautettuja päästökaupasta. Näin ollen esimerkiksi Helsingin ja Kanarian saarten välinen lento olisi jatkossa päästökaupan piirissä.

Soveltamisalan ulkopuolelle olisivat pysyväisluontoisesti rajattu päästökauppadirektiivin muutosten mukaisesti lennot, joiden määränpää tai lähtöpaikka on Yhdistyneiden kansakuntien määrittelemässä vähiten kehittyneessä valtiossa tai pienessä kehittyvässä saarivaltiossa sijaitseva lentopaikka päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 6 kohdassa tarkoitetulla tavalla. YK:n listauksessa on nykyisin 46 vähiten kehittyneitä valtiota, joista 33 sijaitsee Afrikassa, yhdeksän Aasiassa, yksi Karibialla (Haiti) ja kolme on saarivaltioita Tyynellä valtamerellä. Pieniä kehittyviä saarivaltioita YK:n listalla on 39, joista suurin osa on Tyynen valtameren tai Karibian saarivaltioita. Kahdeksan valtiota on molemmilla listoilla. Näillä valtioilla on Suomen hallinnoimien ilma-alusten käyttäjien näkökulmasta hyvin vähäinen tai olematon merkitys. Poikkeuksen muodostaa Singapore, joka on pienten kehittyvien saarivaltioiden listalla. Samaisessa artiklan kohdassa on kuitenkin myös poikkeus soveltamisalan rajaukseen, jonka mukaan rajaus ei koske valtioita, joiden bruttokansantuote on vähintään EU:n keskiarvotasolla tai jotka ovat komission 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetun täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti CORSIA-järjestelmän piirissä. Toisaalta näidenkin poikkeusten piirissä olevat valtiot ovat vapautettu päästökaupasta 25 a artiklan 4-kohdan nojalla vuoden 2026 loppuun saakka eivätkä lennot niihin valtioihin ole ehdotetun päästökauppalaian soveltamisalassa 9 §:n 1 momentin 1 virkkeen perusteella. Pykälässä ehdotetaan viitattavan direktiivin 25 a artiklan 6 kohtaan, koska edellä mainittua komission täytäntöönpanoasetusta ei ole vielä laadittu.

Lisäksi soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin nykyisen lainsäädännön mukaisesti päästökauppadirektiivin I mukaiset lennot ja ilma-alukset. Nämä rajaukset ovat nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista (433/2015), joka kumotaan ehdotetun lain voimaantulon yhteydessä ja säännökset nostetaan päästökauppalaian liitteeseen. Ainoa säännösten sisällössä tapahtunut muutos on julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa tehtyjen lentojen istumapaikkamäärän enimmäisrajan nosto 30 000:sta 50 000:een, mikä perustuu direktiivin muutokseen.

11 §. *Lentoliikenteen CORSIA-järjestelmän soveltamisala.* Ehdotetun pykälän mukaisesti CORSIA:a sovellettaisiin Euroopan talousalueelta kolmansiin valtioihin suuntautuvien, niistä saapuvien sekä kahden kolmannen valtion välisten lentojen hiilidioksidipäästöihin. Soveltaminen tapahtuisi päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 3, 7 ja 8 kohdassa sekä näiden kohtien nojalla annetuissa komission täytäntöönpanoasetuksissa tarkoitetulla tavalla. Artiklan 3 kohdan nojalla komissio antaa täytäntöönpanoasetuksen, jossa listataan ETA-alueen ulkopuoliset valtiot (pois lukien Sveitsi), jotka komissio arvioi soveltavan CORSIA-järjestelmää hyväksyttävällä tavalla. CORSIA:a sovelletaan ETA-valtion ja listalla olevien valtioiden välisessä tai kahden listalla olevan valtion välisessä lentoliikenteessä. Artiklan 7 ja 8 kohtien nojalla komissio voi antaa kilpailun vääristymisen ehkäisemiseksi täytäntöönpanoasetuksia, joilla Euroopan unionin jäsenvaltioon rekisteröityneet ilma-aluksen käyttäjät vapautetaan CORSIA:n hyvitysvelvoitteista tai niille myönnetään oikeus käyttää muita kuin päästökauppadirektiivin mukaan hyväksytyjä CORSIA:n ilmastoyksiköitä.

Lisäksi ehdotetun 1 momentin mukaan päästöjen tarkkailun, ilmoittamisen ja todentamisen osalta lakia sovelletaan ilma-aluksen käyttäjiin ja niiden suorittamiin lentoihin komission CORSIA-MRV-asetuksen mukaisesti, kuitenkin niin, että ilma-alusten käyttäjien tulee raportoida ja todentaa myös kahdessa eri Euroopan talousalueen ulkopuolisessa valtiossa sijaitsevan lentoapaikan välisiltä lennoilta syntyneet hiilidioksidipäästöt. CORSIA-MRV-asetuksessa säädetään velvoitteesta viittaamalla komission tarkkailuasetukseen, sillä poikkeuksella, että edellä mainittujen kahden kolmannen valtion välistä lentoliikennettä koskisi vain suositus päästöjen tarkkailuun, raportointiin ja todentamiseen. Komissio on katsonut, ettei sen toimivalta ulotu antamaan velvoittavia säännöksiä koskien EU:n ulkopuolista lentoliikennettä. Menettely on kuitenkin ICAO:ssa hyväksytyjen CORSIA:n sääntöjen mukainen ja ICAO:n jäsenvaltiot, kuten Suomi, ovat oikeutettuja sitä hallinnoimiltaan ilma-alusten käyttäjiltä edellyttämään. Komissio on myös tätä jäsenvaltioille suositellut ja usea jäsenvaltio on näin jo tehnyt. Lisäksi Finnair toimii näin jo nykyisin, joten laajennusta ehdotetaan myös uuteen päästökauppalakiin.

Pykälän 2 momentin mukaan hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden osalta lakia sovellettaisiin ainoastaan niihin ilma-aluksen käyttäjiin, joilla on Suomen myöntämä lentotoimintalupa tai jotka ovat rekisteröityneet Suomeen. Lisäksi momenttiin sisältyy ICAO:ssa sovitut kansainvälisiä lentoja koskevat lentojen päästöt ja ilma-aluksen massaa koskevat raja-arvot. Järjestelmän ulkopuolelle olisivat rajattu myös lain liitteessä 2 tarkoitetut lennot, joita ovat esimerkiksi sotilaslennot sekä humanitääriset avustuslennot.

12 §. *Rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökaupparjestelmän soveltamisala.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin uuden rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökaupan soveltamisalasta.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaisesti, lakia sovellettaisiin liitteen 3 mukaisille toimialoille vuonna 2024 jaeltujen polttoaineiden päästötietojen raportointiin. Ehdotetussa laissa säädettäisiin uuden päästökaupparjestelmän osalta ainoastaan vuoden 2024 raportointivaatimuksista. Uusi päästökaupparjestelmä toimeenpannaan kokonaisuudessaan erillisellä hallituksen esityksellä myöhemmässä vaiheessa. Ehdotetun pykälän viittaus liitteeseen 3 ja liitteen 3 sisältö vastaa päästökauppadirektiivin liitteen 3 mukaisia toimialoja.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin tarkemmasta polttoaineen määritelmästä. Ehdotetun momentin mukaan edellä 1 momentissa mainitulla polttoaineella tarkoitettaisiin mitä tahansa direktiivin 2003/96/EY 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua energiatuotetta, mukaan lukien mainitun direktiivin liitteessä I olevissa taulukoissa A ja C luetellut polttoaineet, sekä kaikkia muita mainitun direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja tuotteita, jotka on tarkoitettu käytettä-

viksi tai joita tarjotaan myytäväksi tai käytetään moottoripolttoaineena tai lämmityspolttoaineena, myös sähkön tuotantoon. Polttoaineen määritelmä vastaisi direktiivin määritelmää uuden päästökauppajärjestelmän polttoaineen määritelmästä.

3 Luku. Yleiset velvoitteet

Luvussa säädettäisiin lain soveltamisalaan kuuluvien toimintojen yleisistä velvoitteista. Voimassa olevassa päästökauppalaissa sekä lentoliikenteen päästökauppalaissa on vastaavat säännökset. Lukuun on lisäksi sisällytetty direktiivin muutoksen myötä meriliikenteen yleiset velvoitteet sekä täydennetty lentoliikenteen yleisiä velvoitteita CORSIA:n myötä. Luvusta on verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin poistettu maksutta jaettavaan päästöoikeuksia koskevat kohdat.

13 §. Laitoksia koskevat yleiset velvoitteet. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin laitosten toiminnanharjoittajien yleisistä velvoitteista. Ehdotetun 1 kohdan mukaan toiminnanharjoittajan olisi haettava laitokselle päästölupa sekä päästöjen tarkkailusuunnitelman tai komission päästöjen tarkkailuasetuksen 13 artiklassa säädetyin vakio- ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntä. Ehdotetun 2 kohdan mukaan toiminnanharjoittajan olisi tarkkailtava laitoksensa päästöjä, laadittava niistä vuosittain päästöselvitys ja huolehdittava selvityksen todentamisesta. Ehdotetun 3 kohdan mukaan toiminnanharjoittajan olisi palautettava Energiavirastolle vuosittain edellisenä kalenterivuotena aiheutuneita laitoksen kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Ehdotetun 4 kohdan mukaan toiminnanharjoittajan on ilmoitettava Energiavirastolle laitoksen toiminnan muutoksista, päästöjen tarkkailua koskevista muutoksista ja toiminnanharjoittajan muuttumisesta. Pykälässä ehdotetut yleiset velvoitteet vastaavat voimassa olevan päästökauppalaissa yleisiä velvoitteita pois lukien, että ehdotetussa pykälässä ei ole viety maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämiseen liittyviä velvoitteita osaksi yleisiä velvoitteita. Maksutta jaettavat päästöoikeudet ovat toiminnanharjoittajille vapaaehtoisesti haettavissa ja näiden hakemisesta seuraa päästöjen tarkkailuun liittyviä vaatimuksia. Maksutta jaettavista päästöoikeuksista sekä niihin liittyvistä velvoitteista säädetään omissa luvuissaan.

14 §. Meriliikennettä koskevat yleiset velvoitteet. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin laivayhtiöiden yleisistä velvoitteista. Velvoitteista olisi säädetty tarkemmin jäljemmissä päästökauppalaissa pykälissä. Ehdotetun 1 kohdan mukaan laivayhtiön olisi tarkkailtava päästöjään ja raportoitava niistä raportointikauden aikana, toimitettava yhtiötason yhdistetyt päästötiedot Liikenne- ja viestintävirastolle MRV-asetuksen II luvun mukaisesti sekä huolehdittava tietojen todentamisesta MRV-asetuksen III-luvun mukaisesti. Ehdotetun 2 kohdan mukaan laivayhtiön olisi toimitettava todennettu tarkkailusuunnitelma Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi MRV-asetuksen II luvun mukaisesti. Ehdotetun pykälän 3 kohdan mukaan laivayhtiön olisi palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin vuosittain sen edellisenä kalenterivuonna aiheuttamia ja todennettuja kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Ehdotetun 4 kohdan mukaan laivayhtiön olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle toiminnan muutoksista, päästöjen tarkkailua koskevista muutoksista ja aluksen laivayhtiön vaihtumisesta MRV-asetuksen II luvun mukaisesti. Päästökaupan pohjana toimisi MRV-asetus, minkä vuoksi ehdotetussa pykälässä olisi tarpeen viitata täsmällisesti MRV-asetukseen.

15 §. Lentoliikennettä koskevat yleiset velvoitteet. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin ilma-alusten käyttäjien yleisistä velvoitteista. Velvoitteista olisi säädetty tarkemmin jäljemmissä päästökauppalaissa pykälissä. Ehdotetun 1 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjän olisi toimitettava tarkkailusuunnitelma ja sen merkittävät muutokset Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi. Nykyiseen lakiin verrattuna määräaika suunnitelman toimittamiselle on siirretty 23

§:än, jossa säädetään tarkemmin suunnitelmaa koskevan hakemuksen hyväksymisestä. Merkittävänä muutoksena ei lähtökohtaisesti tule pitää esimerkiksi pieniä muutoksia ilma-aluksen käyttäjän lentokalustossa. Ehdotetun 2 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjän on tarkkailtava päästöjään, laadittava vuosittain selvitys päästöistään ja huolehdittava selvityksen todentamisesta. Ehdotetun pykälän 3 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjän olisi palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin vuosittain sen edellisenä kalenterivuonna aiheuttamia ja todennettuja kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Ehdotetun 4 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjän on mitätöitävä CORSIA:n hyvitysvelvoitteita vastaava määrä hyväksytyjä ilmastoyksiköitä ja huolehdittava mitätöinnin todentamisesta. Nykyiseen lainsäädäntöön verrattuna tämä olisi uusi velvoite, joka johtuu CORSIA-järjestelmän toimeenpanosta. Todentamisesta säädetään tarkemmin jäljempänä lain 14 luvussa ja CORSIA-järjestelmän hyvitysvelvoitteista 15 luvussa. Ehdotetun 5 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle toiminnan muutoksista ja ilma-aluksen käyttäjän vaihtumisesta.

4 Luku. Viranomaiset ja niiden tehtävät

16 §. Työ- ja elinkeinoministeriö. Ehdotetun pykälän mukaan työ- ja elinkeinoministeriö vastaisi ehdotetun lain yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä. Säännös vastaa voimassa olevassa laissa säädettyä työ- ja elinkeinoministeriön tehtävää.

17 §. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ehdotetun pykälän mukaan meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökaupan sekä CORSIA-järjestelmän ohjauksesta, seurannasta sekä kehittämisestä vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenteen päästöjen vähentämisen ja siihen liittyvän sääntelyn on valtioneuvoston sisäisessä työnjaossa katsottu kuuluvan liikenne- ja viestintäministeriölle. Koska päästökauppasääntely sekä CORSIA-järjestelmää koskeva sääntely ehdotetaan koottavan yhteen lakiin, nähdään perusteltuna selkiyttää ministeriöiden vastuut myös laissa.

18 §. Energiavirasto. Pykälässä säädettäisiin Energiaviraston tehtävistä. Ehdotetun pykälän 1 kohdan mukaan Energiavirasto vastaisi laitosten osalta ehdotetun lain valvonnasta ja ehdotetun lain nojalla annettujen säännösten noudattamisesta ja sen nojalla annettujen lupapäätösten noudattamisesta sekä hoitaisi muut, sille ehdotetussa laissa säädettyt tehtävät. Ehdotetun pykälän 1 kohdan mukaisesti Energiavirasto vastaisi laitosten osalta komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä toimivaltaiselle viranomaiselle ja Suomelle osoitettuja tehtävistä. Ehdotetun pykälän 3 kohdan mukaan Energiavirasto toimisi huutokauppa-asetuksen 22 artiklassa tarkoitettuna Suomen huutokaupanpitäjänä ja päästökauppadirektiivin 19 artiklassa tarkoitettuna Euroopan unionin rekisterin kansallisista toiminnoista vastaavana rekisterinpitäjänä. Ehdotetun pykälän 4 kohdan mukaan Energiavirasto toimisi todentamisasetuksen 70 artiklassa tarkoitettuna tietojenvaihdon ja yhteistyön koordinoinnin kansallisena keskuspiirteenä. Ehdotetussa pykälässä säädetyt tehtävät vastaavat voimassa olevaa lakia. Energiaviraston tehtävät kuitenkin laajenisivat meriliikenteen sisällyttämisen johdosta, koska 3 kohdassa säädettyt tehtävät kattaisivat myös laitosten lisäksi lentoliikenteen ja meriliikenteen. Ehdotettu 4 kohta on, verrattuna voimassa olevaan lakiin, siirretty todentamista koskevista säännöksistä viraston tehtävää koskevaan pykälään.

19 §. Liikenne- ja viestintävirasto. Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä.

Ehdotetun pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi meriliikenteen tarkkailusuunnitelmien ja todentajien hyväksymisestä, valvoisi päästökauppain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista meriliikenteen osalta, toimisi meriliikenteen osalta päästökauppadirektiivin 18 artiklassa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena sekä päästökauppadirektiivin

mukaisena laivayhtiöstä vastaavana hallinnointiviranomaisena. Tehtävien osoittamisessa Liikenne- ja viestintävirastolle olisi synergiaetuja, sillä se on vastannut vuodesta 2018 lähtien meriliikenteen päästöjen tarkkailun pohjana olevan MRV-asetuksen toimeenpanosta. Lentoliikenteen osalta ehdotetun pykälän velvoitteet vastaavat nykyisen lain sisältöä lentoliikenteen päästökaupan osalta. Uusina CORSIA-järjestelmän toimeenpanosta johtuvina tehtävinä Liikenne- ja viestintäviraston tulisi ehdotetun 7 kohdan mukaisesti toimia CORSIA-järjestelmän toimivaltaisena viranomaisena ja ehdotetun 8 kohdan mukaisesti laskea CORSIA-järjestelmään liittyvien hyvitysvelvoitteiden määrä, ilmoittaa ne ilma-alusten käyttäjille ja varmistaa hyvitysvelvoitteiden toteutuminen tämän lain ja päästökauppadirektiivin mukaisesti.

20 §. *Laivayhtiöstä vastaava hallinnointiviranomainen.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan mukaisesta laivayhtiöstä vastaavasta hallinnointiviranomaisesta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan komissio vahvistaa päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan nojalla annettavilla täytäntöönpanosäädöksillä luettelon laivayhtiöistä, jotka harjoittavat soveltamisalaan kuuluvaa meriliikennetoimintaa, ja yksilöi kunkin laivayhtiön vastaavan hallinnointiviranomaisen. Suomessa rekisteröidyn laivayhtiön hallinnointiviranomainen olisi Liikenne- ja viestintävirasto. Päästökauppadirektiivin nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä määritellään vastaavan hallinnointiviranomaisen määrittelyssä tapauksessa, jossa laivayhtiö ei ole rekisteröity jäsenmaahan. Päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan mukaan sellaisen laivayhtiön tapauksessa, jota ei ole rekisteröity Euroopan unionin jäsenvaltiossa, jäsenvaltio, johon on kohdistunut suurin arvioitu määrä kyseisen laivayhtiön neljänä viimeksi kuluneena tarkkailuvuonna tekemien, tämän lain soveltamisalaan kuuluvien matkojen satamakäynneistä, toimii hallinnointiviranomaisena. Sellaisen laivayhtiön tapauksessa, jota ei ole rekisteröity jäsenvaltiossa ja joka ei ole suorittanut mitään päästökauppadirektiivin soveltamisalaan kuuluvaa matkaa neljänä edeltävänä tarkkailuvuonna, hallinnointiviranomainen on se jäsenvaltio, johon laivayhtiön alus on saapunut tai josta se on aloittanut ensimmäisen direktiivin soveltamisalaan kuuluvan matkansa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan laivayhtiöstä vastaava hallinnointiviranomainen, joka päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan nojalla laaditun luettelon mukaan on vastuussa laivayhtiöstä, säilyttäisi kyseisen vastuun riippumatta myöhemmistä muutoksista laivayhtiön toiminnassa tai rekisteröinnissä, kunnes kyseiset muutokset olisi merkitty päivitettyyn luetteloon. Momentti olisi tarpeen sen vuoksi, että laivayhtiölle olisi selvää, jäsenvaltion toimivan vastaavana hallinnointiviranomaisena tapauksessa, jossa laivayhtiön toiminta tai rekisteröinti muuttuu. Lisäksi momentti selventäisi sitä, mihin asti Liikenne- ja viestintävirasto olisi vastuussa laivayhtiöstä, jonka toiminnassa tai rekisteröinnissä on tapahtunut muutoksia, jotka vaikuttavat hallinnointiviranomaisen määräytymiseen. Päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan 2 kohdassa on säädetty täytäntöönpanosäädöksillä julkaistun luettelon päivittämisen aikataulusta.

5 Luku. **Päästöjen tarkkailusuunnitelma**

Ehdotetussa luvussa olisi kootusti päästöjen tarkkailusuunnitelmaa koskevat säännökset. Uudella luvulla pyritään selkeyttämään lakia verrattuna voimassa olevaan lakiin. Voimassa olevassa päästökauppalaisissa tarkkailusuunnitelma koskevat säännökset ovat yhdistettynä päästölupaa koskeviin säännöksiin. Päästölupa koskee ainoastaan laitoksia, joten säännökset ovat siirretty omaksi luvuksi ehdotetussa laissa.

21 §. *Tarkkailusuunnitelma.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin velvoitteesta laatia päästöjen tarkkailusuunnitelma sekä sen hyväksyttämisestä viranomaisella.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi laadittava ehdotetun lain soveltamisalaan kuuluvalla laitoksella päästöjen tarkkailusuunnitelma ja haettava sille Energiaviraston hyväksyntä. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan lain vaatimusta laatia tarkkailusuunnitelma sekä hakea sille hyväksyntä.

Pykälän 2 momentin mukaan laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän olisi laadittava tarkkailusuunnitelma ja haettava sille Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä. Meriliikenteen tarkkailusuunnitelmasta säädetään MRV-asetuksen II luvussa sekä MRV-asetuksen nojalla annetuissa säädöksissä.

Pykälän 3 momentin mukaan päästöjen tarkkailusuunnitelman laatimisesta ja sisällöstä säädetään komission päästöjen tarkkailuasetuksessa, MRV-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä sekä komission CORSIA-MRV-asetuksessa. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa sääntelyä, mutta on täydennetty viittauksella meriliikenteen ja CORSIA:n tarkkailua koskevilla asetuksilla.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Ehdotetun momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisi antaa tarkempia säännöksiä päästöjen tarkkailusuunnitelman sisällöstä sekä komission päästöjen tarkkailuasetuksen täytäntöönpanosta päästöjen tarkkailusuunnitelman osalta.

22 §. Laitoksen vakiomuotoinen ja yksinkertaistettu tarkkailusuunnitelma. Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaisesti toiminnanharjoittaja voisi hakea komission päästöjen tarkkailuasetuksen 13 artiklan 1 kohdassa säädettyä vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää Energiavirastolta mainitun asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa säädetylle vähän päästöjä aiheuttavaa toimintaa harjoittavalle laitokselle, jos laitoksella on mainitun asetuksen 19 artiklan 3 kohdan nojalla vain vähämerkityksiseksi tai erittäin vähämerkityksiseksi luokiteltuja lähdevirtoja. Energiavirasto hyväksyisi tai hylkäisi vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman mainitun asetuksen 13 artiklan 2 kohdassa säädetyn yksinkertaistetun riskinarvioinnin perusteella.

Ehdotetun 2 momentin mukaan hyväksytty vakiomuotoinen ja yksinkertaistettu päästöjen tarkkailusuunnitelma katsottaisiin 17 §:n 1 momentissa tarkoitetuksi hyväksytyksi päästöjen tarkkailusuunnitelmaksi. Mitä tässä laissa säädetään päästöjen tarkkailusuunnitelmasta, sovellettaisiin myös vakiomuotoiseen ja yksinkertaistettuun päästöjen tarkkailusuunnitelmaan.

Ehdotetussa 3 momentissa olisi asetuksenantovaltuutus. Ehdotuksen mukaan työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman yksinkertaistetun riskinarvioinnin suorittamisesta sekä yksinkertaistetussa riskinarvioinnissa laitoksen toiminnan ja päästöjen tarkkailumenetelmien osalta tarkasteltavista seikoista. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevaa lakia.

23 §. Päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskeva hakemus. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskevasta hakemuksesta. Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaisesti toiminnanharjoittajan ja ilma-aluksen käyttäjän olisi liitettävä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskevaan hakemukseen tarpeellinen selvitys laitoksesta tai ilma-aluksesta, sen toiminnasta ja päästöjen lähteistä. Ehdotettu momentti vastaa laitosten osalta voimassa olevaa lakia. Ilma-alusten käyttäjät eivät päästökauppadirektiivin muutosten ja niitä vastaavan ehdotetun lain mukaan olisi enää velvoitettuja tarkkailemaan tonnikilometrejä.

Ehdotetun pykälän 2 momentin mukaan laivayhtiön olisi liitettävä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskevaan hakemukseen MRV-asetuksen mukainen tarpeellinen selvitys laivayhtiöstä, sen toiminnasta ja päästöjen lähteistä sekä päästöjen raportoimiseksi suunnitellut toimenpiteet.

Ehdotetun 3 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi toimitettava hakemus tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella vähintään kuusi kuukautta ennen laitoksen toiminnan suunniteltua aloittamista. Ehdotettu määräaika vastaa voimassa olevassa päästökauppalaissa säädettyä määräaika.

Ehdotetun 4 momentin mukaan laivayhtiön olisi toimitettava hakemus Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamalla lomakkeella viimeistään 1 päivänä huhtikuuta 2024. Jos laivayhtiön alukseen sovellettaisiin päästökauppalakia ensimmäisen kerran 1 päivän tammikuuta 2024 jälkeen, tulisi hakemus toimittaa viimeistään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun alus on ensimmäisen kerran saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan. Määräajat tarkkailusuunnitelman toimittamiselle olisivat samat kuin MRV-asetuksen 6 artiklassa.

Ehdotetun 5 momentin mukaan ilma-aluksen käyttäjän olisi toimitettava hakemus Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamalla lomakkeella vähintään neljä kuukautta ennen ilma-aluksen käytön suunniteltua aloittamista. Määräaika vastaa nykyistä lakia, mutta se kytketään ilma-aluksen suunniteltuun käyttöönottoon eikä päästökauppakauden alkuun, mikä paremmin vastaa toimintaa käytännön tasolla ja kattaa suunnitelman muuttamistilanteet. Ehdotetussa 4 ja 5 momentissa tarkoitetuksi Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamaksi lomakkeeksi katsottaisiin määrämukotoisen lomakkeen lisäksi myös muut Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät tavat toimittaa tietoja.

Ehdotetun 6 momentin mukaan päästöjen tarkkailusuunnitelma voisi koskea samalla sijaintipaikalla olevaa yhden laitoksen muodostamaa kokonaisuutta. Päästöjen tarkkailusuunnitelma voisi erityisestä syystä koskea samalla sijaintipaikalla olevan yhden laitoksen muodostaman kokonaisuuden osaa. Jos useampi toiminnanharjoittaja on toimittanut yhteisen hakemuksen päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä varten, vastaisivat ne päästöjen tarkkailua koskevien vaatimusten täyttämistä yhteisvastuullisesti. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia, mutta momentin sanamuotoa on voimassa olevaan lakiin verrattuna tarkennettu siten, että se kuvaa täsmällisemmin vaihtoehtoja, miten esimerkiksi samalla sijaintipaikalla olevat toiminnot voivat jakautua päästöluvan tavoin useammalle kuin yhdelle tarkkailusuunnitelmalle.

Ehdotetun pykälän 7 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää haettaessa nimettävä taho, joka vastaa yhteydenpidosta tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä päättävään viranomaiseen. Ehdotus vastaa voimassa olevaa laitoksen toiminnanharjoittajan veloitetta ilmoittaa yhteydenpidosta vastaava taho Energiavirastolle. Vastaavaa määräystä ei ole nykyisessä laissa lentoliikenteen päästökaupasta, mutta velvoite on tarpeellinen ja siksi se ehdotetaan jatkossa koskevan myös ilma-aluksen käyttäjiä. Velvoite ilmoittaa laivayhtiön yhteydenpidosta vastaava taho perustuu MRV-asetuksen 6 artiklaan, jonka mukaan yhteys henkilön yhteystiedot ovat osaa seurantasuunnitelmaa.

24 §. Päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin tarkkailusuunnitelman hyväksymisestä. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevassa päästökauppalaissa säädettyä menettelyä.

Ehdotetun pykälän 1 momentissa säädettäisiin tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä vastaava viranomaisesta sekä hyväksynnän määräajasta. Energiaviraston olisi tehtävä laitosten ja Liikenne- ja viestintäviraston lentoliikenteen päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös viimeistään kahden kuukauden kuluttua siitä, kun hakemus ja sen mahdolliset täydennykset olisi sille toimitettu. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppala-in määräaika, joka käynnistyy toiminnanharjoittajan tekemän hakemuksen myötä tai jos hakemusta on täydennetty, käynnistyisi määräaika hakemuksen täydentämisen jälkeen. Vastaavaa määräystä ei ole nykyisessä laissa lentoliikenteen päästökaupasta, mutta jatkossa sen ehdotetaan koskevan myös Liikenne- ja viestintävirastoa sen päättäessä ilma-aluksen käyttäjän tarkkailusuunnitelman hyväksymisestä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi tehtävä meriliikenteen päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös 6 päivänä kesäkuuta 2025 mennessä. Jos aluksiin sovellettaisiin päästökauppalakia ensimmäisen kerran 1 päivän tammi-kuuta 2024 jälkeen, olisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttävä tarkkailusuunnitelma neljän kuukauden kuluessa siitä, kun alus on ensimmäisen kerran saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan. Määräajat olisivat samat kuin MRV-asetuksen 6 artiklassa.

Ehdotetun 3 momentin mukaan päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymisestä ja hyväksymisen edellytyksistä säädetään komission päästöjen tarkkailuasetuksessa, komission CORSIA-MRV-asetuksessa, MRV-asetuksessa sekä komission MRV-asetuksen 7 artiklan nojalla hyväksymissä delegoiduissa säädöksissä.

25 §. Päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttaminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin tarkkailusuunnitelman muuttamisesta, toiminnan muutoksen ilmoittamisesta sekä muutoksen merkittävyyden arvioinnista suhteessa tarkkailusuunnitelman muuttamiseen. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppala-in sääntelyä tarkkailusuunnitelman muuttamisesta. Lentoliikenteen osalta suunnitelman muutoksia koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta säädetään nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja tonnikilometrien tarkkailusta ja todentamisesta (432/2015), joka on tarkoitus uuden päästökauppala-in voimaantulon yhteydessä kumota. Asetuksen mukaan muutoksista tulee nykyisin ilmoittaa viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta jatkossa ilmoituksen suhteen noudatettaisiin yhtenäistä menettelyä laitosten kanssa.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi ilmoitettava tarkkailusuunnitelmaan vaikuttavasta muutoksesta ennakkoon tarkkailusuunnitelman hyväksyneelle viranomaiselle. Ilmoitus tulisi tehdä tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen vahvistamalla lomakkeella. Laitoksen toiminnanharjoittaja ilmoittaisi Energiaviraston lomakkeella toiminnan muutoksesta. Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamaksi lomakkeeksi katsottaisiin määrämuotoisen lomakkeen lisäksi muut Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät tavat toimittaa tietoja.

Ehdotetun 2 momentin mukaan, jos toiminnanharjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän ilmoittama muutos on komission päästöjen tarkkailuasetuksen mukaisesti merkittävä, olisi tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen muutettava päästöjen tarkkailusuunnitelmaa koskevaa päätöstä. Jos muutos ei ole tarkkailuasetuksen mukaisesti merkittävä olisi tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen ilmoitettava asiasta viipymättä ilmoituksen tehneelle toiminnanharjoittajalle tai ilma-aluksen käyttäjälle. Ehdotettu pykälä vastaa päästökauppala-in menettelyä, mutta säännöstä on tarkennettu siten, että muutoksen ollessa ei merkittävä tulisi viranomaisen ilmoittaa asiasta toiminnanharjoittajalle tai ilma-aluksen käyttäjälle mutta asia ei vaatisi tarkkailusuunnitelmaa koskevan päätöksen muuttamista. Asiasta ei nykyisin ole säädetty

laissa lentoliikenteen päästökaupasta. Menettely vastaisi tarkkailuasetuksen 15 artiklassa säädettyjä vaatimuksia tarkkailusuunnitelman muutosten käsittelylle.

Ehdotetun 3 momentin mukaan, jos MRV-asetuksen tai MRV-asetuksen 7 artiklan nojalla hyväksymissä delegoiduissa säädöksissä edellytetään päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttamista, olisi tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen kehotettava tarkkailusuunnitelman toimittanutta laivayhtiötä hakemaan päästöjen tarkkailusuunnitelman muutosta. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi kehottaa laivayhtiötä muuttamaan tarkkailusuunnitelmaa tapauksessa, jossa laivayhtiö ei ole oma-aloitteisesti tehnyt sitä MRV-asetuksen 6 artiklan mukaisesti. Laivayhtiön olisi toimitettava päästöjen tarkkailusuunnitelman muutoshakemus tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen asettamassa määräajassa.

6 Luku. **Laitoksen päästölupa**

Ehdotetussa luvussa säädettäisiin laitoksen toiminnanharjoittajan päästöluvasta. Ehdotettu luku vastaa voimassa olevan päästökauppalaain päästölupaa koskevaa sääntelyä. Ehdotetussa laissa päästölupaa koskevat vaatimukset olisivat omassa luvussaan toisin kuin voimassa olevassa laissa missä päästölupaa ja tarkkailusuunnitelmaa koskevat säännökset ovat samassa luvussa. Muutos lukujen sisältöön on tehty koska päästölupaa edellytetään ainoastaan laitoksilta. Direktiivimuutoksen johdosta soveltamisalaan sisällytettäviltä jätteenpolttolaitoksilta ei edellytettäisi päästölupaa, mikä käy ilmi ehdotetun lain laitosten soveltamisalaa koskevasta pykälästä.

26 §. Päästölupa. Ehdotetun pykälän mukaan lain soveltamisalaan kuuluvalla laitoksella tulisi olla Energiaviraston myöntämä päästölupa. Päästölupa myönnettäisiin toistaiseksi tai erityisistä syistä määräajaksi. Päätös päästöluvan myöntämisestä voisi olla määräaikainen esimerkiksi silloin kun laitoksen ympäristönsuojelulain mukainen lupa olisi määräaikainen. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia.

27 §. Päästölupaa koskeva hakemus. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöluvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä, muista luvan edellytyksistä sekä hakemuksen määräajasta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaain säännöstä päästöluvan myöntämisen edellytyksistä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan tulisi hakea laitokselle päästölupaa Energiavirastolta. Hakemukseen olisi liitettävä lupaharkinnan kannalta tarpeellinen selvitys laitoksesta, sen toiminnasta ja päästöjen lähteistä sekä päästöjen tarkkailusuunnitelma. Lisäksi Energiavirastolle olisi toimitettava selvitys siitä, että laitoksen toimintaa saa harjoittaa ympäristönsuojelua koskevien säännösten nojalla.

Ehdotetun 2 momentin mukaan hakemus olisi toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella vähintään kuusi kuukautta ennen laitoksen toiminnan suunniteltua aloittamista.

Ehdotetun 3 momentin mukaan hakemuksen tarkemmasta sisällöstä voidaan säätää työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella.

28 §. Päästöluvan myöntämisen edellytykset. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöluvan myöntämisen edellytyksistä. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaain säännöstä päästöluvan myöntämisen edellytyksistä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästöluvan myöntämisen edellytyksinä olisi, että laitoksen päästöjen tarkkailusuunnitelma ja päästöjen raportoimiseksi suunnitellut toimenpiteet ovat riittävät ja asianmukaiset. Lisäksi päästöluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että laitoksen toiminnanharjoittaja saa ympäristönsuojelua koskevien säännösten nojalla harjoittaa toimintaa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan päästölupa voitaisiin myöntää, vaikka päätös ympäristönsuojelulain mukaisesta luvasta ei ole lainvoimainen. Säännöksen tarkoituksena olisi varmistaa, että ympäristönsuojelulain mukaiseen lupaan mahdolliset liittyvät valitusprosessit eivät automaattisesti estäisi toiminnanharjoittajan mahdollisuutta saada päästölupaa laitokselleen.

29 §. Päästöluvan myöntämistä koskeva päätös. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöluvan myöntämisestä koskevasta päätöksestä, sen määräajasta ja sisällöstä.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Energiaviraston olisi tehtävä päästöluvan myöntämistä koskeva päätös viimeistään kahden kuukauden kuluttua siitä, kun hakemus ja sen mahdolliset täydennykset on toimitettu. Ehdotettu määräaika vastaa voimassa olevassa päästökauppalaissa säädettyä määräaikaa päätöksen tekemiselle.

Ehdotetun 2 momentin mukaan päästölupa voisi koskea samalla sijaintipaikalla olevaa yhden laitoksen muodostamaa kokonaisuutta. Päästölupa voisi erityisestä syystä koskea samalla sijaintipaikalla olevan yhden laitoksen muodostaman kokonaisuuden osaa. Jos useampi toiminnanharjoittaja on hakenut yhteistä päästölupaa, vastaisivat ne luvan velvoitteiden täyttämistä yhteisvastuullisesti. Toiminnanharjoittajien olisi lupaa hakiessaan nimettävä taho, joka vastaa yhteydenpidosta viranomaisiin. Ehdotettua momentin sanamuotoa on voimaassa olevaan lakiin verrattuna tarkennettu siten, että se kuvaa täsmällisemmin vaihtoehtoja, miten esimerkiksi samalla sijaintipaikalla olevat toiminnot voivat tarkkailusuunnitelman tavoin jakautua useammalle kuin yhdelle päästöluvulle ja useammalle kuin yhdelle toiminnanharjoittajalle.

Ehdotetun 3 momentin mukaan päästöluvan hyväksymispäätöksen tulisi sisältää tiedot toiminnanharjoittajasta, päästöistä, laitoksen toiminnasta sekä laitoksen tuotantokapasiteetista tai nimellisestä kokonaislämpötehosta. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppala lain päästöluvan hyväksymispäätöksessä esitettäviä tietoja.

30 §. Päästöluvan muuttaminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöluvan muuttamisesta, toiminnan muutoksen ilmoittamisesta viranomaiselle sekä viranomaisen muutoksen arvioinnista. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppala lain päästöluvan muuttamista koskevaa sääntelyä. Voimassa olevaan lakiin verrattuna ehdotetussa pykälässä on täsmennetty Energiaviraston menettelyä tilanteissa, joissa ilmoitettu muutos ei ole merkittävä.

Ehdotetun 1 momentin mukaisesti toiminnanharjoittajan olisi ilmoitettava ennakkoon Energiavirastolle sellaisesta laitoksen toiminnan tai kapasiteetin muutoksesta, joka voisi edellyttää päästöluvan muuttamista. Ilmoitus tulisi tehdä Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiavirasto arvioisi muutoksen merkittävyyden ja jos toiminnanharjoittajan ilmoittama muutos on merkittävä, olisi Energiaviraston muutettava päästölupaa koskevaa päätöstä. Jos muutos ei olisi merkittävä, on Energiaviraston ilmoitettava asiasta viipymättä toiminnanharjoittajalle.

7 Luku. **Päästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen**

Ehdotetussa luvussa 7 säädettäisiin toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän yleisestä velvoitteesta tarkkailla päästöjään, päästöjen todennuttamista koskevasta vaatimuksesta, kestävyuden osoittamisesta sekä uuden rakennusten, tieliikenteen ja muiden alojen päästökauppajärjestelmän raportointivelvoitteesta vuodelle 2024. Lukuun on sisällytetty päästökauppadirektiivin muutoksen myötä uusia pykäläiä verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin.

31 §. *Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän päästöjen tarkkailua, raportointia ja todennuttamista koskeva velvoite.*

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi tarkkailtava laitoksen, aluksen tai lentotoiminnan päästöjä kattavasti, johdonmukaisesti, luotettavasti ja tarkasti sekä laadittava niistä päästöselvitys kultakin kalenterivuodelta tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten, komission päästöjen tarkkailuasetuksen, MRV-asetuksen, komission CORSIA-MRV-asetuksen, hyväksytyin päästöjen tarkkailusuunnitelman sekä laitoksen päästöluvassa asetettujen ehtojen mukaisesti. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi huolehdittava päästöselvityksen todennuttamisesta. Ehdotettu momentti vastaa laitosten osalta päästökauppalaan tarkkailua koskevaa velvoitetta. Momenttiin sisällytettäisiin CORSIA-järjestelmän toimeenpanon johdosta sitä koskevat tarkkailuvelvoitteet.

Ehdotetun 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan on toimitettava Energiavirastolle ja ilma-aluksen käyttäjän Liikenne- ja viestintävirastolle kunkin kalenterivuoden päästöistä laadittu päästöselvitys ja siitä annettu todentamisraportti kalenterivuotta seuraavan vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia sekä lakia lentoliikenteen päästökaupasta.

Ehdotetun 3 momentin mukaan laivayhtiön olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuodesta 2025 alkaen kunkin sen vastuulla olevan aluksen osalta kalenterivuoden päästöistä laadittu päästöselvitys ja siitä annettu todentamisraportti sekä yhtiötason yhdistetyt päästötiedot kalenterivuotta seuraavan vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä. Sääntely perustuisi MRV-asetuksen 11 a artiklaan. Muutetun MRV-asetuksen mukaan 11 a artiklan 3 kohdan mukaan vastaava hallinnointiviranomainen voi vaatia yhtiöitä toimittamaan 2 kohdassa tarkoitettua todennetun yhtiötason yhdistetyt päästötiedot ennen 31 päivää maaliskuuta mutta aikaisintaan 28 päivänä helmikuuta. Pykälässä ehdotettu sääntely ei poistaisi MRV-asetuksen mukaista vastaavan hallintoviranomaisen oikeutta vaatia yhtiötason yhdistettyjen päästötietojen toimittamista aikaisemmin.

32 §. *Lentoliikennettä koskevien tietojen julkaiseminen.* Ehdotetulla pykälällä on tarkoitus toimeenpanna lentoliikenteen päästökauppaa koskevan direktiivimuutoksen uuden 14 artiklan 6 kohdan määräykset lentoliikennettä koskevien tietojen julkaisemisesta, jonka tarkoituksena on lisätä lentoliikenteeseen ja sen päästöihin liittyvien tietojen läpinäkyvyyttä. Vastaavaa sääntelyä ei ole nykyisessä lainsäädännössä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Euroopan unionin komissio julkaisee vuosittain lentoliikenteen päästökauppaa koskevan direktiivimuutoksen 14 artiklan 6 kohdassa säädetyt lentoliikennettä koskevat tiedot, jotka on toimitettu komissiolle tai jäsenvaltiolle komission päästöjen tarkkailuasetuksen tai CORSIA-MRV-asetuksen nojalla. Nämä tiedot jaetaan direktiivin mukaan lentoreittikohtaisiin sekä ilma-aluksen käyttäjäkohtaisiin tietoihin ja tietotyyppejä ovat esimerkiksi päästöt, lentojen ja matkustajien kokonaismäärä sekä CORSIA-järjestelmään liittyvien hyvityselvoitteiden ja käytettyjen ilmastoyksiköiden määrä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan ilma-aluksen käyttäjä voisi pyytää Liikenne- ja viestintävirastolta, ettei 1 momentissa tarkoitettuja tietoja julkaista ilma-aluksen käyttäjäkohtaisesti, jos ilma-aluksen käyttäjä katsoo lentotoimintansa täyttävän mainitussa 14 artiklan 6 kohdassa tarkoitettut kriteerit. Lentoliikenteen päästökauppaa koskevan direktiivin mukaisesti edellytyksenä on ilma-aluksen käyttäjän lentotoimintaan liittyvät erityiset olosuhteet, joita voivat olla hyvin rajattu määrä lentoreittejä tai CORSIA-järjestelmään liittyen operointi hyvin rajatulla määrällä hyvitysvelvoitteiden alaisia valtiopareja taikka operointi hyvin rajatulla määrällä valtiopareja, joihin ei kohdistu hyvitysvelvoitteita. Pyynnössä olisi perusteltava miksi tietojen julkaisu voisi aiheuttaa ilma-aluksen käyttäjälle taloudellista vahinkoa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyynnön arvioituaan esittää komissiolle, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot tai osa niistä julkaistaisiin yleisemmällä tasolla. Komissio tekee lopullisen päätöksen asiassa.

33 §. *Tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökauppajärjestelmän raportointivelvoite.* Ehdotetun pykälän mukaan säännellyn yhteisön tulisi raportoida Energiavirastolle vuoden 2024 päästönsä 30 päivään huhtikuuta 2025 mennessä tarkkailuasetuksen mukaisesti. Ehdotettu pykälä on uusi ja perustuu direktiivin muutokseen ja sen myötä perustettuun uuteen päästökauppajärjestelmään. Tarkkailuasetuksen muutoksia uuden päästökauppajärjestelmän raportointia varten ei ole vielä annettu, joten tarkemmat tiedot päästöjen raportoinnille asetetuista vaatimuksista ei ole saatavilla.

34 §. *Kestävyys osoittaminen.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin kestävyys osoittamisesta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain säännöksiä kestävyys osoittamisesta pois lukien ehdotettua 3 momenttia.

Ehdotetun 1 momentin mukaan, jos toiminnanharjoittaja ilmoittaisi päästöselvityksessä laitoksen kokonaispäästöjen laskennassa polttoon käytettyjen bionesteiden tai biomassapolttoaineiden päästöiksi nollan, olisi bionesteiden ja biomassapolttoaineiden täytettävä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa (393/2013) säädetyt kestävyyskriteerit ja toiminnanharjoittajan olisi osoitettava tämä mainitun lain mukaisesti. Bionesteellä ja biomassapolttoaineella tarkoitettaisiin mainitussa laissa tarkoitettua bionestettä ja biomassapolttoainetta. Nollapäästöisyyden ehdoista säädetään komission tarkkailuasetuksessa. Bionesteiden ja biomassapolttoaineiden kestävyys ehtona on tarkkailuasetuksen mukaisesti RED II kestävyyskriteerien mukaisuus. Kansallisesti RED II kestävyys sääntely on toimeenpantu kestävyyslaissa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan, jos laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä ilmoittaisi päästöselvityksessä aluksen tai ilma-aluksen kokonaispäästöjen laskennassa aluksessa tai ilma-aluksessa käytettyjen polttoaineiden päästöiksi nollan, tulee näiden polttoaineiden täyttää biopolttoaineista ja bionesteistä annetussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit ja laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava tämä mainitun lain mukaisesti.

Ehdotetun 3 momentin mukaan, jos ilma-aluksen käyttäjä ilmoittaisi päästöselvityksessään uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa vetyä käyttävien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden päästöiksi nollan, on edellä mainitun polttoaineen täytettävä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit ja ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava tämä mainitun lain mukaisesti. Ehdotettu momentti on uusi ja perustuu päästökauppadirektiivin lentoliikennettä koskeviin muutoksiin. Direktiivin mukaan momentissa mainitun polttoaineen nollapäästöisyyden ehtona olisi RED II artiklan 25 ehtojen täyttäminen, kunnes tarkkailuasetuksessa olisi annettu kestävyys osoittamisesta säännökset. Kansallisesti RED II on kansallisesti toimeenpantu kestävyyslailla, joten ehdotetussa

momentissa kestävyuden osoittaminen tehtäisiin kestävyyslain mukaisesti. Jos komission tarkkailuasetuksessa päädyttäisiin muuhun menettelyyn kuin RED II mukaisiin kestävyuden osoittamista koskeviin säännöksiin tulisi 3 momenttia päivittää sen mukaisesti.

35 §. Päästömäärän arviointi virhetilassa. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästömäärän arvioinnista tilanteissa, joissa tarkkailu tai todentaminen on suoritettu virheellisesti. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain menettelyä päästömäärän arvioinnista virhetilassa.

Ehdotetun pykälän mukaan Energiaviraston olisi arvioitava virheellisen tai puutteellisen tarkkailun tai todentamisen vaikutus laitoksen päästöjen kokonaismäärään ja Liikenne- ja viestintäviraston laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän päästöjen kokonaismäärään, jos laitoksen, laivayhtiön taikka ilma-aluksen käyttäjän päästöjen tarkkailussa, päästöselvityksen laadinnassa ja toimittamisessa tai päästöselvityksen todentamisessa ei olisi noudatettu 31 §:ssä säädettyjä vaatimuksia. Päästömäärän arvioinnista säädetään komission tarkkailuasetuksessa ja MRV-asetuksessa.

36 §. Asetuksenantovaltuutus. Pykälässä säädettäisiin asetuksenantovaltuutuksesta. Voimassa olevaan päästökauppalakiin verrattuna kyseistä asetuksenantovaltuutusta on muutettu työ- ja elinkeinoministeriön asetuksesta mahdollisuuteen antaa valtioneuvoston asetus koska ehdotetun lain myötä soveltamisala kattaisi myös muita kuin työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalan toimia. Ehdotetun pykälän mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisi tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä 31 §:n 1 momentissa mainittujen komission asetusten täytäntöönpanosta sekä päästöjen tarkkailusta, päästöistä laadittavasta selvityksestä, todentamisraportista todentajan hyväksymismenettelystä, hyväksymisen edellytyksistä ja todentamistehtävien suorittamisesta. Päästökauppadirektiivin 14 artiklan 1 kohdan mukaan komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään muun muassa, miten otetaan huomioon muuta kuin biologista alkuperä olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden päästöt.

8 Luku. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän toiminnan muutos

Ehdotetussa 8 luvussa säädettäisiin toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän velvoitteista toiminnan muutoksen yhteydessä. Lukuun on koottu voimassa olevan päästökauppalain toiminnanharjoittaja vaihtumiseen, konkurssiin sekä laitoksen lopettamiseen liittyviä säännöksiä.

37 §. Toiminnanharjoittajan vaihtuminen. Pykälässä säädettäisiin menettelyistä tilanteissa, joissa laitoksen toiminnanharjoittaja vaihtuu kokonaan tai osittain.

Ehdotetun 1 momentin mukaisesti, jos päästöluvan saaneen toiminnanharjoittajan tilalle tulisi toinen toiminnanharjoittaja, on tämän ilmoitettava asiasta Energiavirastolle ennakkoon tai viimeistään viipymättä toiminnanharjoittajan vaihtumisen jälkeen. Ilmoituksen johdosta Energiaviraston olisi tehtävä päätös päästöluvan, päästöjen tarkkailusuunnitelman ja tarvittaessa ilmaisaon tarkkailumenetelmäsuunnitelman siirtämisestä uudelle toiminnanharjoittajalle. Päätös olisi tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun ilmoitus ja tarpeelliset selvitykset on toimitettu Energiavirastolle tai toiminnanharjoittajien sopimasta myöhemmästä toiminnanharjoittajan vaihtumisen ajankohdasta. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalain säännöstä toiminnanharjoittajan vaihtumisesta. Ehdotettua momenttia on selkeytetty ilmoituksen ajankohdan sekä toiminnanharjoittajien sopiman muun ajankohdan osalta. Päästökaupan velvoitteet siirtyvät toiminnanharjoittajalta toiselle kun laitoksen määräysvalta siirtyy.

Ehdotetun 2 momentin mukaan, jos päästölupaan sisältyvästä laitoksen toiminnasta ainoastaan osa siirtyisi edellä 1 momentissa tarkoitettulle toiselle toiminnanharjoittajalle, on noudatettava päästöluvan myöntämistä ja muuttamista sekä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä ja muuttamista koskevia säännöksiä. Energiaviraston olisi ilmoituksen johdosta tehtävä päätös luvan myöntämisestä ja muuttamisesta sekä päätös päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymisestä ja muuttamisesta 30 päivän kuluessa siitä, kun ilmoitus ja tarpeelliset selvitykset ja suunnitelmat on toimitettu viranomaiselle, tai toiminnanharjoittajien sopimasta myöhemmästä toiminnanharjoittajan vaihtumisen ajankohdasta. Ehdotettu momenttia on tarkennettu sanamuodoltaan vastaamaan 1 momentissa säädettyä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan, 1 momentissa tarkoitettu toinen toiminnanharjoittaja vastaisi määräysvallassaan olevan laitoksen osalta kaikista toiminnanharjoittajalle tässä laissa säädetyistä velvollisuuksista sekä Energiaviraston määräämien lupaehtojen ja päästöjen tarkkailua koskevien vaatimusten täyttämistä siitä alkaen, kun päästölupa ja päästöjen tarkkailusuunnitelma on tarkistettu taikka päästölupa on myönnetty ja päästöjen tarkkailusuunnitelma hyväksytty. Ehdotetun 3 momentin sanamuotoa on selkeytetty verrattuna voimassa olevaan lakiin siten, että toiminnanharjoittajan tilalle tullut toiminnanharjoittaja vastaa laissa säädetyistä velvoitteista määräysvallassaan olevan laitoksen osalta.

38 §. *Laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän vaihtuminen.* Pykälässä säädettäisiin tilanteista, joissa aluksen laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä vaihtuu.

Pykälän 1 momentin mukaan uuden laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän olisi viipymättä ilmoitettava aluksen laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän vaihtumisesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoituksen johdosta Liikenne- ja viestintäviraston olisi tehtävä päätös päästöjen tarkkailusuunnitelman siirtämisestä uudelle ilma-aluksen käyttäjälle. Lentoliikenteen osalta asiasta ei ole säädetty voimassa olevassa laissa lentoliikenteen päästökaupasta, mutta asiallista muutosta nykytilaan ei ehdotetusta säädöksestä seuraa, koska asia on säädelykomission tarkkailuasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan uusi laivayhtiö vastaisi vastuullaan olevien alustensa osalta 14 §:ssä ja MRV-asetuksessa säädetyistä velvollisuuksista MRV-asetuksen II luvun mukaisesti.

Ehdotetun 3 momentin mukaan uusi ilma-aluksen käyttäjä vastaa vastuullaan olevien ilma-alusten osalta 15 §:ssä säädetyistä velvollisuuksista ja päästöjen tarkkailua koskevien vaatimusten täyttämistä siitä alkaen, kun päästöjen tarkkailusuunnitelma on tarkistettu taikka päästöjen tarkkailusuunnitelma hyväksytty. Momentti pohjautuu komission tarkkailuasetuksen vastaavaan säädökseen, joten asiallista muutosta nykytilaan ehdotuksesta ei seuraa.

39 §. *Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän konkurssi.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin konkurssin jälkeisistä vastuista. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaain velvoitteita konkurssipesälle. Pykälän säännökset on ulotettu koskemaan myös laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän konkurssia.

Pykälän 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän konkurssiin asettamisen jälkeen konkurssipesä vastaisi laitoksen osalta 13 §:n 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista velvollisuuksista, laivayhtiön osalta 14 §:n 1 ja 3 kohdassa tarkoitetuista velvollisuuksista sekä ilma-aluksen käyttäjän osalta 15 § 1 ja 3 kohdassa tarkoitetuista velvollisuuksista. Konkurssipesän olisi lisäksi toimitettava toiminnanharjoittajan osalta Energiavirastolle 31 §:n mukaisesti laadittu ja todennettu sekä ilma-aluksen käyttäjän ja laivayhtiön osalta Liikenne- ja viestintävirastolle 31 §:n mukaisesti laadittu ja todennettu erillinen selvitys siitä, miltä osin edellisen kalenterivuoden päästöt ovat syntyneet konkurssiin asettamisen jälkeen.

Ehdotetun 2 momentin mukaan kurssipesä olisi velvollinen palauttamaan toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön konkurssiin asettamisen jälkeen syntyneitä todennettuja päästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia 73 §:n mukaisesti.

Ehdotetun 3 momentin mukaan kurssipesän hoitajan olisi ilmoitettava toiminnanharjoittajan konkurssiin asettamisesta Energiavirastolle ja ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön konkurssiin asettamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle 30 päivän kuluessa konkurssin alkamisesta.

40 §. Laitoksen päästöluvan ja päästöjen tarkkailusuunnitelmapäätöksen peruuttaminen. Pykälässä säädettäisiin laitoksen toiminnan lopettamisesta sekä päästöluvan ja päästöjen tarkkailusuunnitelmapäätöksen muuttamista. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevaa päästökauppalain säännöksiä laitoksen toiminnan lopettamisesta sekä päätösten peruuttamisesta.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan laitoksen toiminnan lopettamisen edellytyksistä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa ja laitoksen tulee viipymättä ilmoittaa toiminnan lopettamisesta. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin lisäksi määräajasta ilmoittaa kahden tai useamman laitoksen yhdistymisestä ja laitoksen toimintaa koskevan ympäristöluvan raukeamisesta ympäristönsuojelulain 88 §:n perusteella tai ympäristöluvan peruuttamisesta ympäristönsuojelulain 93 §:n perusteella.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiaviraston olisi peruttava, jos laitoksen toimintaa koskeva ympäristölupa on rauennut ympäristönsuojelulain 88 §:n perusteella tai ympäristölupa on peruutettu ympäristönsuojelulain 93 §:n perusteella, laitos on lopettanut toimintansa tai laitosta koskeva lupa on yhdistetty toiseen lupaan. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia, mutta momentissa on tarkennettu kahden tai useamman luvan yhdistämistä koskevaa sääntelyä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Energiavirasto voisi perua, jos luvanhaltija on olennaisesti rikkonut päästöoikeuksien vuosittaista palauttamista tai päästöjen tarkkailua, ilmoittamista ja todentamista koskevia velvoitteitaan eikä Energiaviraston kehotuksesta huolimatta ole täyttänyt velvoitteitaan. Lisäksi lupa voitaisi perua, jos luvanhaltija ei Energiaviraston kehotuksesta huolimatta olisi ilmoittanut laitoksen laajennuksesta, toiminnan lopettamisesta tai vähentämisestä taikka muista toiminnan muutoksista tai päästöjen tarkkailua koskevista muutoksista, jotka voivat edellyttää päästöluvan tai päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttamista

Ehdotetun 4 momentin mukaan peruuttamista koskevan asian voisi panna vireille toiminnanharjoittaja tai Energiavirasto. Jos laitoksen päästölupa peruutettaisiin, peruutettaisiin myös laitoksen päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntä.

Ehdotetun 5 momentin mukaan jätteenpolttolaitoksen tarkkailusuunnitelma peruutettaisiin jos 2 momentin edellytykset täyttyvät.

9 Luku. **Päästöoikeuksien kokonaismäärä ja liikkeelle laskeminen**

Ehdotetussa luvussa säädettäisiin päästöoikeuksien kokonaismäärästä, Suomen osuudesta päästöoikeuksista sekä päästöoikeuksien liikkeelle laskemisesta. Ehdotetussa luvussa säädettäisiin myös päästöoikeuksien huutokaupasta sekä huutokauppatulojen käytöstä. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin vastaa ehdotetun luvun säännökset kokonaismäärästä sekä liikkeelle laskemisesta voimassa olevan lain 3 lukua. Ehdotetun luvun huutokauppaa koskevat säännökset vastaavat voimassa olevan lain 6 lukua lukuun ottamatta huutokauppatulojen käyttöä koskevaa pykälää. Lisäksi huutokauppatuloja koskevaa sääntelyä on yksinkertaistettu ja poistettu päällekkäisyyksiä huutokauppa-asetuksessa säädettyjen menettelyiden suhteen.

41 §. Päästöoikeuksien kokonaismäärä. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien kokonaismäärästä päästökauppajärjestelmässä. Säädos on luonteeltaan informatiivinen ja sen tarkoituksena on selventää päästöoikeuksien kokonaismäärän muodostumista järjestelmässä ja edelleen päästökaupalle asetettua päästövähennystavoitetta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästöoikeuksien Euroopan unionin laajuinen kokonaismäärä vastaisi päästökaupan soveltamisalaan sisällytettyjen kasvihuonekaasupäästöjen enimmäismäärää soveltamisalaan kuuluvilla laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen aloilla. Muutetun direktiivin mukaisesti tavoitteena on, että päästökauppasektorin päästöt olisivat vuonna 2030 62 prosenttia pienemmät kuin viitevuonna 2005, jolloin päästökauppa on käynnistynyt. Laitosten osalta kauden 2021—2030 päästövähennysvelvoite muodostuu lineaarisesta polusta, jonka päätepiste on vuoden 2030 tavoite ja lähtötaso määritellään vuosien 2016-2018 keskimääräisten päästöjen mukaan. Muutetun päästökauppadirektiivin mukaan päästöoikeuksien kokonaismäärää kasvatetaan vuonna 2024 78,4 miljoonalla päästöoikeudella kun meriliikenne sisällytetään järjestelmään. Muutetun päästökauppadirektiivin mukaisesti päästöoikeuksien kokonaismäärää vähennetään vuonna 2024 90 miljoonalla päästöoikeudella ja vuonna 2026 27 miljoonalla päästöoikeudella. Vuosina 2026 ja 2027, päästökaupan laajentuessa meriliikenteen muihin kuin hiilidioksidipäästöihin ja offshore-alusten matkoihin, päästöoikeuksien kokonaismäärää kasvatetaan samassa suhteessa. Lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärä on ilma-alusten käyttäjille vuonna 2023 myönnettyjen päästöoikeuksien lukumäärä lisättynä päästöoikeuksilla, jotka ilma-alusten käyttäjille olisi tuona vuonna päästökaupan vuodesta 2024 lähtien voimassa olevan soveltamisalan perusteella myönnetty, vähennettynä lineaarisella vähennyskertoimella. Lentoliikenteen kokonaismäärän määrittely muutettiin päästökauppadirektiivin päivityksessä, joskin aiempi, vuosien 2004-2006 päästöjen keskiarvoon pohjautuva määrittely vaikuttaa lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärän perustana olevan vuoden 2023 päästöoikeuksien kokonaismäärän muodostumiseen. Euroopan komissio vahvistaisi ja julkaisisi päästöoikeuksien kokonaismäärän päästökaupassa päästökauppadirektiivin 9 artiklan mukaisesti. Päästöoikeuksien kokonaismäärää tarkistettaisiin lisäksi päästökauppadirektiivin 9a artiklan mukaisesti.

Ehdotetun 2 momentin mukaan liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien kokonaismäärää vähennettäisiin vuosittain lineaarisen vähennyskerroimen mukaisesti päästökauppadirektiivin artiklan 9 mukaisesti. Lineaarinen vähennyskerroin on kaikilla aloilla sama. Vuodesta 2021 alkaen lineaarinen vähennyskerroin olisi 2,2 prosenttia. Muutetun päästökauppadirektiivin mukaisesti, jotta saavutetaan 62 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä, lineaarista vähennyskerrointa kiristettäisiin 4,3 prosenttiin vuosina 2024-2027 ja 4,4 prosenttiin vuodesta 2028 alkaen.

42 §. Päästöoikeuksien liikkeelle laskeminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien liikkeelle laskemisesta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaain vastaavaa säännöstä päästöoikeuksien jakomenetelmistä päästökauppakaudella 2021-2030.

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästöoikeudet lasketaan päästökaupassa lähtökohtaisesti liikkeelle huutokauppaamalla, jollei niitä jaeta maksutta suoraan laitosten toiminnanharjoittajille tai siirretä markkinavakausvarantoon. Mitätöidä muutetun päästökauppadirektiivin 3 g b artiklan mukaisesti tilanteissa, jossa vuosina 2024 ja 2025 palautettujen päästöoikeuksien määrä on pienempi kuin meriliikenteen todennetut päästöt, mitätöidä päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -e kohdan mukaisesti tapauksessa, jossa jääluokitellun aluksen palautettujen päästöoikeuksien määrä on pienempi kuin aluksen todennetut päästöt. Poikkeuksen huutokauppaamiseen muodostavat myös päästöoikeudet, jotka jokin jäsenvaltio mitätöisi sen johdosta, että jäsenvaltion alueella suljetaan sähköntuotantokapasiteettia tai jäsenvaltio mitätöisi päästöoikeuksia hyvittääkseen mitätöintiä vastaavan päästömäärän päästökaupan ulkopuolisen sektorin päästövähennysitumusten täyttämiseksi.

Ehdotetun 2 momentin mukaan päästöoikeudet lasketaan liikkeelle yhdenmukaisin, harmonisoiduin menetelmin kaikissa päästökauppaan osallistuvissa maissa. Lähtökohtaisesti päästöoikeudet lasketaan liikkeelle huutokauppaamalla huutokauppasetuksen mukaisesti, ellei niihin sovelleta 1 momentissa kuvattuja poikkeuksia.

43 §. Suomen osuus päästöoikeuksien kokonaismäärästä. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin Suomen osuuden määräytymisestä päästöoikeuksien kokonaismäärästä. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaain vastaavaa säännöstä päästöoikeuksien jakomenetelmistä päästökauppakaudella 2021-2030.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Suomen osuus huutokaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä määräytyisi päästökauppadirektiivin 3d artiklan 1 kohdan ja 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Suomen osuutta huutokaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä alennetaan, jos valtioneuvosto päättää mitätöidä päästöoikeuksia päästökaupan ulkopuolisen sektorin päästövähennyssitoumuksen täyttämiseksi tai mitätöidä päästöoikeuksia sähköntuotantokapasiteetin sulkemisen seurauksena. Päästöoikeuksien mitätöinnistä päästökaupan ulkopuolisen sektorin, niin sanotun taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi säädetään taakanjakoasetuksessa. Suomi on päättänyt päästökauppakaudella 2021-2030 hyödyntää mahdollisuutta.

44 §. Päästöoikeuksien huutokauppaaminen. Pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien huutokauppaamisesta. Voimassa olevassa päästökauppalaissa huutokaupoista säädetään lain 6 luvussa. Ehdotetussa laissa on jätetty säätämättä monista voimassa olevan lain 6 luvun säännöksistä tai yksinkertaistettu säännöksiä koska huutokauppaamisesta sekä niihin osallistumisesta säädetään yksityiskohtaisesti huutokauppa-asetuksessa. Ehdotetussa pykälässä ei muutettaisi voimassa olevan päästökauppalaain huutokauppaamiseen liittyviä menettelyjä tai vastuita.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Suomen osuus huutokaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä huutokaupattaisiin komission ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden yhteisesti valitseman huutokauppapaikan kautta. Energiavirasto Suomen huutokaupan pitäjänä huutokauppaisi Suomen puolesta sille kuuluvan osuuden huutokaupattavista päästöoikeuksista yhteisellä huutokauppapaikalla. Jäsenmaiden ja komission yhteisesti valitsema huutokauppapaikka vastaisi huutokauppojen järjestämisestä. Huutokauppojen toteuttamisesta sekä luonnollisen tai oikeushenkilön osallistumisoikeudesta säädettäisiin huutokauppa-asetuksessa. Sekä laitosten ja meriliikenteen päästöoikeuksiin, että lentoliikenteen päästöoikeuksiin sovelletaan kuvattuja yhtenäisiä menettelyitä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiavirasto Suomen huutokaupanpitäjänä vastaanottaisi Suomelle kuuluvat huutokauppatulot ja tulouttaisi näin saadut tulot valtiolle.

45 §. Huutokauppatulojen käyttö. Ehdotettu pykälä on uusi verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin tai lentoliikenteen päästökauppalakiin. Direktiivin muutoksen myötä tulojen käyttöä koskevaa sääntelyä tiukennettiin siten, että jäsenvaltion on käytettävä jatkossa kaikki huutokauppatulot tai niitä vastaava summa direktiivin 10 artiklan 3 kohdan mukaisiin puhdasta siirtymää edistäviin toimiin. Poikkeuksen velvoitteeseen muodostavat tulot tai niitä vastaavan summan, jotka jäsenvaltio käyttää päästökauppadirektiivin 10 artiklan 6 kohdan mukaiseen tukeen. Suomessa on vuosina 2021-2025 kyseisen artiklan mukainen energiaintensiivisen teollisuuden sähköistämistuki käytössä. Aikaisemmin jäsenmaita kehoitettiin käyttämään 50 % tuloista tai niitä vastaava summa puhdasta siirtymää edistäviin toimiin, mutta suoraa velvoitetta ei ollut.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Suomelle kuuluvat huutokauppatulot tai niitä vastaava summa tulee käyttää liitteessä IIII mainittuihin toimiin. Liitteessä IIII on listattuna muutetun direktiivin mukaiset käyttökohteet huutokauppatuloille.

Ehdotetun 2 momentin mukaan tulojen tai niitä vastaavan summan käytöstä tulisi ilmoittaa komissiolle. Tulojen käytön ilmoittamisvelvollisuus perustuu päästökauppadirektiivin 10 artiklan 3 kohtaan.

10 Luku. **Laitoksille päästökauppakaudella 2021-2030 maksutta jaettavat päästöoikeudet**

Luvussa säädettäisiin päästökauppakaudella 2021-2030 maksutta jaettavista päästöoikeuksista sekä näiden saantiin liittyvistä velvoitteista. Voimassa olevassa päästökauppalaisissa maksutta jaettavista päästöoikeuksista on säädetty useassa luvussa eri jakokausien perusteella sovellettaisiin sääntöihin jaoteltuna. Ehdotetussa laissa ei enää säädettäisi jo päättyneiden päästökauppakausien maksutta jaetuista päästöoikeuksista.

46 §. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien jakoperusteet. Päästöoikeudet jaetaan päästökauppakaudella 2021-2030 täysin harmonisoitujen päästökauppadirektiivin 10a artiklassa säädettyjen jakomenetelmien mukaisesti. Pykälässä säädettäisiin direktiivin mukaisista laitosten toimialoista sekä niille myönnettävien maksuttomien päästöoikeuksien osuuksista.

Ehdotetun 1 momentin 1 kohdan mukaan päästöoikeuksia myönnettäisiin maksutta komission hiilivuotoluetteloa koskevan päätöksen (EU) 2019/708 mukaisesti hiilivuotoriskille alttiille toimialoille tai niiden osille kokonaan. Toimialakohtainen hiilivuotokerroin määrää prosenttiosuuden, jonka verran toimialaan kuuluva laitos tai sen osa saa maksuttomia päästöoikeuksia suhteessa päästökauppadirektiivin 10 a mukaisesti laskettuun määrään.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan päästöoikeuksia myönnettäisiin maksutta komission ilmaisjakoaasetuksessa määritellylle kaukolämmön tuotannolle 30 prosenttia. Toimialakohtainen kerroin määrää prosenttiosuuden, jonka verran toimialaan kuuluva laitos tai sen osa saa maksuttomia päästöoikeuksia suhteessa päästökauppadirektiivin 10 a mukaisesti laskettuun määrään.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan päästöoikeuksia myönnettäisiin maksutta muille kuin 1 ja 2 kohdan mukaisille toimialoille tai niiden osille 30 prosenttia vuosille 2021–2025 ja vuodesta 2026 alkaen maksutta jaettavien päästöoikeuksien osuutta vähennetään vuosittain tasaosuuksin siten, että vuonna 2030 päästöoikeuksia ei jaeta maksutta. Tällainen toimiala on esimerkiksi ei tehokkaalla yhteistuotannolla tapahtuva lämmön tuotanto.

Ehdotetun 4 kohdan mukaan päästöoikeuksia myönnettäisiin maksutta sähköntuotannolle ainoastaan vakiintuneessa laitoksessa prosessikaasuista tuotettuun sähköön. Ilmaisjakoa koskevien harmonisoitujen sääntöjen mukaisesti sähköntuotannolle ei jaeta maksuttomia päästöoikeuksia. Poikkeuksen tähän tekee teollisuuden prosessikaasulla tuotettu sähkö, jotta varmistettaisiin prosessikaasujen energian tehokas talteenotto. Ehdotetun 1 momentin 1-4 kohdat vastaavat voimassa olevan lain säännöstä mutta muotoiluun on tehty sisältöä selkiyttäviä muutoksia.

Ehdotetun 5 kohdan mukaan päästöoikeuksia myönnettäisiin maksutta hiilidioksidin talteenotolaitoksille, kuljetusputkistoille ja varastointilaitoksille ainoastaan komission ilmaisjakoaasetuksessa määritellylle kaukolämmön tuotannolle 30 prosenttia 31 joulukuuta 2025 saakka. Ehdotettu kohta vastaisi päästökauppadirektiivin muutosta, missä hiilidioksidin talteenottoa ja varastointia koskevat ilmaisjakosäännökset on kumottu 1 tammikuuta 2026 alkaen. Voimassa ole-

vassa lain mukaan talteenottoon liittyvälle prosessille ei saa myöntää maksutta jaettavia päästöoikeuksia. Hiilidioksidin talteenoton, varastoinnin ja kuljetuksen yksityiskohtaisista ilmaisjakosäännöistä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan päästöoikeuksia myönnettäisiin maksutta ehdotetun 1 momentin lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston hiilidioksidipäästöjen säätömekanismin perustamisesta rajalle koskevan asetuksen 2023/956 liitteessä 1 määriteltyjen tuotteiden tuotannolle jaetaan päästöoikeuksia maksutta 97,5 prosenttia vuonna 2026, 95 prosenttia vuonna 2027, 90 prosenttia vuonna 2028, 77,5 prosenttia vuonna 2029 ja 51,5 prosenttia vuonna 2030. Ehdotettu ei vastaa voimassa olevan päästökauppalaain jako-osuutta ja muutos perustuu päästökauppadirektiivin muutokseen. Muutetun päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 1a kohdan mukaisesti maksutta jaettavia päästöoikeuksia ei myönnetä CBAM-asetuksen liitteessä 1 lueteltujen tuotteiden tuotannolle. Päästökauppadirektiivissä säädetään kuitenkin siirtymäkaudesta, jonka aikana maksutta jaettavia päästöoikeuksia vähennetään asteittain, jotta tuottajat, tuojat ja elinkeinonharjoittajat voivat sopeutua uuteen järjestelmään. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien vähentäminen olisi toteutettava soveltamalla vastaavaa kerrointa hiilirajamekanismin toimialoille maksutta jaettaviin päästöoikeuksiin samalla kun hiilirajamekanismi otetaan käyttöön vaiheittain. CBAM-asetuksen myötä asetetun hinnoittelun tai lähtömaassa sovellettavan päästöjenhinnoittelun myötä katsottaisiin liitteessä I määriteltyjen tuotteiden osalta hiilivuotoriskin olevan ehkäisty ilmaisjakoa vastaavilla toimenpiteillä. CBAM-asetuksen liitteen 1 tuotteille myönnettävää ilmaisjakoa laskettaisiin samalla prosenttiosuudella kuin tuontituotteille asetettu CBAM-maksu vastaavasti nousee.

47 §. *Maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskenta.* Pykälässä säädettäisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän laskennasta laitokselle. Laskentaperusteet vastaavat päästökauppadirektiivin 10a artiklassa säädettyjä harmonisoituja laskentasääntöjä. Ehdotetun 1 momentin mukaan laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä laskettaisiin päästökauppadirektiivin 10 a artiklan mukaisesti komission kyseiselle jakokaudelle määrittämiä ja hyväksymiä vertailuarvoja käyttäen. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan lain menettelyä päästöoikeuksien määrän laskennasta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan, jos kaikissa jäsenvaltioissa maksutta jaettavien päästöoikeuksien yhteen laskettu määrä saavuttaa niiden sallitun enimmäismäärän, on sitä mukautettava päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 5 kohdan mukaisesti monialaisella korjauskertoimella, jottei sallittua enimmäismäärää ylitetä. Komissio määrittää ja hyväksyy monialaisen korjauskertoimen soveltamisen ja arvot kyseiselle jakokaudelle. Korjauskerroin on saman suuruinen toimialasta riippumatta. Jos laitosta ei ole 5 kohdan mukaisesti vapautettu mukautuksesta, alennetaan laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää yhdenmukaisesti monialaisella korjauskertoimella. Muutetun päästökauppadirektiivin mukaisesti monialaisen korjauskertoimen soveltamisesta vapautetaan laitokset, joiden kasvihuonekaasupäästöjen taso alittaa tehokkaimpien 10 prosentin joukkoon kuuluvien laitosten keskiarvon kunkin vertailuarvon osalta. Komissio vastaa vapautettavien laitosten määrittämisestä ja ilmoittaa ne jäsenvaltioille.

Ehdotetun 3 momentin mukaan päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 4 kohdassa tarkoitettulla yhteistuotannolla tapahtuvalle lämmön tai jäähdätyksen tuotannolle laskettavaa päästöoikeuksien määrää alennettaisiin 31 joulukuuta 2025 saakka lineaarisella vähennyskertoimella paitsi vuosina, joina päästöoikeuksien määrää alennetaan monialaisella korjauskertoimella. Kyseinen kohta päästökauppadirektiivissä on kumottu 1 tammikuuta 2026 alkaen, ja näin ollen voimassa olevan päästökauppalaain kyseistä sääntöä sovellettaisiin ainoastaan jakokauden 2021-2025 loppuun saakka.

4 momentin mukaan päästöoikeuksien määrän laskennasta säädettäisiin komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia. Päästöoikeuksien jakaminen maksutta on pitkälle harmonisoitu jäsenvaltioissa eikä kansallista liikkumavaraa juuri ole. Komissiolla on keskeinen rooli valvoa päästöoikeuksien myöntämiseen ja kokonaisuutena liittyvää kokonaisuutta.

48 §. *Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän alentaminen jakokaudella 2026-2030.* Pykälässä säädettäisiin tilanteista joissa päästöoikeuksien määrää tulisi alentaa, alentamisen enimmäismäärästä sekä kestosta. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin on ehdotettu pykälä kokonaisuudessaan uusi ja perustuu päästökauppadirektiivin muutokseen.

Ehdotetun 1 momentin mukaan vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajan, jota koskee energiatehokkuuslain 6 §:n mukainen velvoite pakollisen energiakatselmuksen tekemiselle tai 7 §:n mukainen velvoite sertifioidun energianhallintajärjestelmän käyttöönotolle, tulisi noudattaa katselmukselta tehtävän raportin tai energiahallintajärjestelmän suosituksia siltä osin kuin niiden edellyttämien investointien takaisinmaksuaika on enintään kolme vuotta ja investointien kustannukset ovat oikeasuhteisia. Vaihtoehtoisesti toiminnanharjoittajan tulisi osoittaa toteuttaneensa laitoksella muita, vastaaviin kasihuonekaasupäästöjen vähennyksiin johtavia toimenpiteitä. Jos toiminnanharjoittaja ei osoita edellä tarkoitettujen ehtojen täyttyneen, alennettaisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää 20 prosentilla. Päästökauppadirektiiviin viedyllä muutoksella pyritään luomaan erityisesti suurille energian käyttäjille lisäkannustin päästöjen kustannustehokkaaseen vähentämiseen. Voimassa olevan energiatehokkuuslain 6 §:n mukaisesti energiakatselmus on pakollinen suurille yrityksille. Lain 7 §:ssä säädetään tilanteista, joissa yritys voi vapautua pakollisen energiakatselmuksen teosta. Toiminnanharjoittajan tulisi jakokaudelle 2026-2030 ilmaisjakoa hakiessaan toimittaa ehdon arviointiin liittyvät tiedot Energiavirastolle ja tarvittaessa vuosille 2026-2030 myönnettävää ilmaisjakoa alennettaisiin 20 prosentilla. Vaatimusta koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja menettelyistä tullaan säätämään tarkemmin komission ilmaisjakoasetuksessa. Ehdotetun 2 momentin mukaan vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajan, jota koskee päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 7 kohdan mukainen velvoite ilmastoneutraaliussuunnitelman tekemiselle, tulisi laatia päästökauppadirektiivin 10 b artiklan 4 kohdan mukainen ilmastoneutraaliussuunnitelma ja toimittaa se Energiavirastolle. Jos toiminnanharjoittaja ei täyttäisi edellä mainittua velvoitetta, alennetaan maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää 20 prosentilla. Päästökauppadirektiivin muutoksella pyritään entisestään vahvistamaan kannustimia vähentää kasvihuonekaasupäästöjä laitoksissa, joilla on suuri kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti. Velvoite koskisi kunkin tuotteen vertailuarvon mukaan määritetyn suurimman päästöintensiteetin 20 prosentin joukkoon kuuluvia laitoksia jakokaudella 2026-2030. Toiminnanharjoittajan tulisi ilmaisjakoa hakiessaan toimittaa ehdon arviointiin liittyvät tiedot Energiavirastolle ja tarvittaessa vuosille 2026-2030 myönnettävää ilmaisjakoa alennettaisiin 20 prosentilla. Ilmastoneutraaliussuunnitelmasta säädettäisiin tarkemmin komission ilmaisjakoasetuksessa sekä tulevassa täytäntöönpanoasetuksessa.

Ehdotetun 3 momentin mukaan yhteenlaskettu päästöoikeuksien alentaminen voisi 1 ja 2 momentin perusteella olla enintään 20 prosenttia. Ehdotettu momentti vastaisi muutettu päästökauppadirektiiviä ja sillä varmistettaisiin, ettei laitoksen ilmaisjako voisi enimmillään vähentyä 20 % huolimatta siitä, että toiminnanharjoittajaan sovellettaisiin sekä 1 ja 2 momenttien mukaisia vähennyksiä.

Ehdotetun 4 momentin mukaan työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voitaisi antaa tarkempia säännöksiä edellä 2 momentissa tarkoitettusta suunnitelmasta ja sen hyväksymisestä. Ilmastoneutraaliussuunnitelman tarkempi sisältö on riippuvainen komission täytäntöönpanosäädöksen sisällöstä ja saattaa edellyttää tarkentavia kansallisia säännöksiä esimerkiksi ilmastoneutraaliussuunnitelman toimittamisesta Energiavirastolle.

49 §. Päästöoikeuksien hakeminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien hakemisesta, hakemuksen määräajasta sekä hakemukseen sisältyvistä tiedoista. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain säännöksiä päästökaupunkaudelle 2021-2030 päästöoikeuksien hakemisesta ja hakemuksen liitteistä, pois lukien mahdollisuutta pidentää jakokautta 2026-2030 koskevan hakemuksen jättämisen määräaika.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi toimitettava laitosta koskeva hakemus maksutta jaettavista päästöoikeuksista liitteineen Energiavirastolle. Ennen kuin maksutta jaettavia päästöoikeuksia voidaan myöntää, tulisi toiminnanharjoittajalla olla Energiaviraston myöntämä, voimassa oleva päästölupa laitokselle ja näin ollen edellytettäisiin, että päästölupa olisi voimassa ennen ilmaisjakohakemuksen toimittamista.

Ehdotetun 2 momentin mukaan vakiintuneen laitoksen jakokautta 2026–2030 koskeva hakemus olisi toimitettava viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2024. Energiavirasto voisi komission ilmaisjakoasetuksen nojalla tehdä päätöksen määräajan pidentämisestä enintään 28 kesäkuuta 2024 saakka. Verrattuna voimassa olevaan lakiin on määräajan pidentämisestä koskeva päätös siirretty työ- ja elinkeinoministeriöltä päätettäväksi Energiavirastolle. Päätös määräajan pidentämisestä ei sisällä poliittista harkintaa vaan perustuu komission ilmaisjakoasetukseen, missä säädetään ilmaisjaon hakemisen määräajoista.

Ehdotetun 3 momentin mukaan, jos laitokselle on myönnetty päästölupa 30 päivänä huhtikuuta 2024 jälkeen ja laitos aloittaa toimintansa 30 kesäkuuta 2024 mennessä, olisi laitosta koskeva hakemus toimitettava viimeistään 28 päivänä kesäkuuta 2024. Ilmaisjakoasetuksen mukaisesti kyseisten laitosten ilmaisjaon hakemiseen liittyvät tiedot tulisi toimittaa osana kansallista tietojentoimitusta komissiolle komission ilmaisjakoasetuksen 14 artiklan mukaisesti. Uutta osallistujaa koskevasta hakemuksesta säädettäisiin komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 4 momentin mukaan toiminnanharjoittajien, joilla on yhteinen päästölupa tai jotka ovat hakeneet päästölupaa yhdessä, olisi toimitettava yhteinen hakemus maksutta jaettavista päästöoikeuksista. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia sisällöllisesti.

Ehdotetun 5 momentin mukaan hakemukseen liitettävistä asiakirjoista ja tiedoista sekä tietojen todentamisesta säädettäisiin komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission todentamisasetuksessa. Hakemukseen liitettävät asiakirjat ja tiedot olisi toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella.

Ehdotetun 6 momentin mukaan työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säädöksiä hakemukseen liitettävien asiakirjojen ja tietojen sisällöstä ja todentamisesta, sekä uuden osallistujan hakemuksen toimittamisen määräajasta ja hakumenettelystä.

50 §. Päätös alustavasta päästöoikeusmäärästä. Ehdotetun pykälän mukaan Energiavirasto tekisi määräajassa hakeneelle toiminnanharjoittajalle päätöksen laitokselle maksutta myönnettävien päästöoikeuksien alustavasta määrästä perustuen tietoihin laitoksen toiminnasta sekä laskennassa sovellettavista harmonisoiduista säännöistä Energiavirasto tekisi päätöksen alustavasta määrästä sen jälkeen, kun komissio on hyväksynyt laskennassa käytettävät päivitetty vertailuarvot. Päätöksen edellytyksenä olisi, että komissio ei ole hylännyt laitosta ilmaisjakoon oikeutettujen laitosten listalta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain sääntelyä alustavan päästöoikeusmäärää koskevasta päätöksestä sekä siihen liittyvistä ehdoista.

51 §. Päätös päästöoikeuksien määrästä. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien myöntämisestä sekä niiden muuttamisesta. Pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain menettelyä.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Energiavirasto tekisi päätöksen määräajassa hakeneelle laitoksen toiminnanharjoittajalle kyseiselle jakokaudelle maksutta myönnettävien päästöoikeuksien määrästä. Energiavirasto tekisi päätöksen sen jälkeen, kun komissio on antanut päätöksen kyseisen jakokauden kuhunkin vuoteen sovellettavasta monialaisesta korjauskertomesta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiavirasto tarvittaessa muuttaisi jakokaudelle myönnettävää päästöoikeuksien määrää, jos päästökauppadirektiiviin tai sen nojalla annettaviin komission säädöksiin tehtävät muutokset tätä edellyttäisivät.

52 §. Maksutta jaettaviin päästöoikeuksiin liittyvä tarkkailuvelvoite. Pykälässä säädettäisiin ilmaisjakoon liittyvästä toiminnanharjoittajan tarkkailuvelvoitteesta, jonka tarkoituksena on varmistaa, että ilmaisjaon laskennassa käytettävät tiedot laitoksen tuotannosta ovat mahdollisimman tarkkoja ja oikeita. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain menettelyä ja vastaa komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyjä velvoitteita.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, joka hakisi tai jolle myönnettäisiin maksutta jaettavia päästöoikeuksia, on tarkkailtava niiden myöntämisen perustana olevia tietoja laitoksella siten kuin komission ilmaisjakoasetuksessa säädetään.

Ehdotetun 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi laadittava tarkkailumenetelmäsuunnitelma laitoksella tehtävästä tarkkailusta. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman sisällöstä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 3 momentin mukaan työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säädöksiä 1 momentissa tarkoitettujen tietojen tarkkailemisesta.

53 §. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman hyväksyminen. Pykälässä säädettäisiin tarkkailumenetelmäsuunnitelman toimittamisesta sekä sen aikataulusta ja hyväksymisen edellytyksistä. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain menettelyä. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman sisältöä ja hyväksyntää koskevat säännöt ovat harmonisoituja komission ilmaisjakoasetuksen myötä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi toimitettava tarkkailumenetelmäsuunnitelma Energiavirastolle hyväksyttäväksi. Tarkkailumenetelmäsuunnitelma olisi toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman toimittamisen aikataulusta ja hyväksymisen edellytyksistä säädettäisiin komission ilmaisjakoasetuksessa.

54 §. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman muuttaminen. Pykälässä säädettäisiin tarkkailumenetelmäsuunnitelman muuttamisesta, toiminnanharjoittajan siihen liittyvistä velvoitteista sekä Energiaviraston tekemästä muutoksen merkittävyyden arvioinnista. Pykälä vastaa voimassa olevaa päästökauppalain menettelyä, mutta pykälään on täsmennetty Energiaviraston menettelyä, jos toiminnanharjoittajan ilmoittama muutos on ei merkittävä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi muutettava tarkkailumenetelmäsuunnitelmaa komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyjen ehtojen täyttyessä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi ilmoitettava muutoksesta ennakoon Energiavirastolle. Jos toiminnanharjoittajan ilmoittama muutos olisi komission ilmaisjakoasetuksen mukaisesti merkittävä, on Energiaviraston muutettava tarkkailumenetelmäsuunnitelmaa koskevaa päätöstä. Jos muutos ei olisi komission ilmaisjakoasetuksen mukaisesti merkittävä, on Energiaviraston ilmoitettava asiasta viipymättä toiminnanharjoittajalle. Ehdotetussa 2 momentissa on täsmennetty menettely ei merkittävän muutoksen osalta siten, että Energiavirasto ilmoittaa toiminnanharjoittajalle muutoksen olevan ei merkittävä, jolloin tarkkailumenetelmäsuunnitelmaa koskevaa päätöstä ei ole tarpeen muuttaa. Täsmennys vastaa nykyistä käytäntöä, mutta sitä on selkeytetty suhteessa voimassa olevan lain säännökseen.

Ehdotetun 3 momentin mukaan työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettua tarkkailumenetelmäsuunnitelman muuttamisesta.

55 §. Raportointi ja toiminnan muutosten ilmoittaminen. Pykälässä säädettäisiin toiminnanharjoittajan maksutta jaettaviin päästöoikeuksiin liittyvästä vuosittaisesta raportointivelvoitteesta sekä muista muutosten ilmoittamisista. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan lain menettelyä ja vastaa komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä säädettyjä menettelyjä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi laadittava vuosittain raportti laitoksen tuotantoa koskevista tiedoista komission ilmaisjaon mukautussäädöksen edellyttämällä tavalla ja huolehdittava raportin todennuttamisesta. Tuotanto tietoja koskevan vuosittaisen raportin sisällöstä ja sitä koskevista vaatimuksista säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan kutakin kalenterivuotta koskeva raportti olisi toimitettava Energiavirastolle yhdessä sitä koskevan todentamisraportin kanssa seuraavan vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä. Määräaika vastaa komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä asetettua määräaika raportin toimittamiselle.

Ehdotetun 3 momentin mukaan toiminnanharjoittajan olisi ilmoitettava myös muusta laitoksen toiminnan muutoksesta Energiavirastolle komission ilmaisjakoasetuksen ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksen vaatimusten mukaisesti. Muutoksesta olisi ilmoitettava Energiavirastolle ennakoon.

56 §. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän muuttaminen. Pykälässä säädettäisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän muuttamisesta ja sen syistä. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain menettelyä ja vastaa komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä säädettyjä menettelyjä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan, jos laitoksen tai sen osan tuotantotaso olisi muuttunut tai jos laitoksen tai sen osan toiminnassa olisi tapahtunut jokin muu päästöoikeuksien määrään vaikuttava muutos, tulee myönnettävää päästöoikeuksien määrää muuttaa. Tuotantotason muutokset arvioitaisiin laitoksen osalle komission ilmaisjakoasetuksen ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksen edellyttämällä tavalla. Pääsääntönä olisi, että mikäli laitoksen osan keskimääräinen tuotantotaso olisi kasvanut tai vähentynyt yli 15 prosenttia historialliseen tuotantotasoon verrattuna, tulisi maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää kyseisellä jakokaudella muuttaa vastaavalla prosenttisuudella. Keskimääräinen tuotantotaso olisi määriteltävä kahden vuotuisen tuotantotason aritmeettisena keskiarvona, joka mitataan kahdelta kokonaiselta kalenterivuodelta, joina toimintaa on harjoitettu. Ensimmäisen vuoden, jolta keskimääräinen toiminnan taso lasketaan, olisi oltava kunkin jakokauden ensimmäinen vuosi. Jos tuotantotaso kyseisellä jakokaudella muuttuisi jälleen ja muutos sijoittuisi samalle, mainitut 15 prosenttia ylittävälle 5 pro-

sentin vaihteluvälille, maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää ei muutettaisi. Jos myöhempi muutos kuitenkin ylittäisi sen 5 prosentin vaihteluvälin, jonka puitteissa edellinen mukautus tapahtui (esim. 20–25 %, 25–30 % jne.), olisi jakokautta koskevan mukautuksen tässä tapauksessa oltava sama kuin keskimääräisen tuotantotason muutos prosentteina.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiavirasto tekisi päätöksen laitoksen toiminnanharjoittajalle maksutta myönnettävien päästöoikeuksien määrän muuttamisesta. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalaain menettelyä ja vastaa komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä säädettyjä menettelyjä.

57 §. Yhdistyminen ja jakautuminen. Pykälässä säädettäisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien myönnöstä tilanteessa, jossa laitos yhdistyy tai jakaantuu. Ehdotettu pykälä vastaa komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyjä menettelyjä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan on viipymättä ilmoitettava tiedot laitosten yhdistymisestä ja laitoksen jakautumisesta Energiavirastolle siten kuin komission ilmaisjakoasetuksessa säädetään. Velvollisuus pätee riippumatta siitä, onko yhdistymisestä tai jakautumisesta muodostuva laitos päästökaupan vakiintunut laitos vai uusi osallistuja.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiavirasto tekisi päätöksen yhdistyneelle laitokselle tai jakautuneille laitoksille maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrästä. Lisäksi Energiavirasto tekisi päätöksen päästöoikeuksien määrästä, jos yhteen päästölupaan sisältyy vähintään kaksi laitosta ja osa laitoksista siirtyy kokonaisuudessaan uudelle tai uusille toiminnanharjoittajille. Komissio arvioi kaikki yhdistymistä ja jakautumista koskevat tapaukset.

58 §. Maksutta jaettavista päästöoikeuksista luopuminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien luopumisesta, luopumiseen liittyvästä hakemuksesta sekä päätöksestä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan luopuakseen maksutta jaettavista päästöoikeuksista, olisi toiminnanharjoittajan toimitettava hakemus Energiavirastolle. Oikeudesta luopua osittain tai kokonaan maksutta jaettavista päästöoikeuksista säädettäisiin komission ilmaisjakoasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiavirasto toimittaisi tiedot päästöoikeusmäärän muuttamisesta komissiolle ja tekisi päätöksen päästöoikeusmäärän muuttamisesta 1 momentissa tarkoitettujen hakemuksen perusteella. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää muutettaisiin hakemuksen hyväksymistä seuraavasta vuodesta alkaen. Maksutta jaettavista päästöoikeuksista luopumista koskeva päätös olisi voimassa kyseisen jakokauden loppuun saakka, eikä toiminnanharjoittajalla olisi komission ilmaisjakoasetuksessa säädetyin mukaisesti oikeutta perua aiempaa hakemustaan.

59 §. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien kirjaaminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien kirjaamisesta, kirjaamisen edellytyksistä sekä määräajoista.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiavirasto kirjaisi vuosittain kesäkuun 30 päivään mennessä päästöoikeuksien myöntämispäätöksen mukaisen määrän päästöoikeuksia päästölupahaltijan Unionin rekisterissä olevalle, kyseisen laitoksen tilille. Tili on päästölupakohtainen. Jos laitoksen päästölupa olisi useamman toiminnanharjoittajan yhteinen, toiminnanharjoittajat sopisivat keskinäisellä sopimuksella, kenellä on tiliin käyttöoikeus. Menettely vastaisi voimassa olevaa lakia mutta kirjaamista koskevaa määräaikaa muutettaisiin päästökauppadirektiivin mukaisesti.

Ehdotetun 2 momentin mukaan laitokselle, joka on lopettanut toimintansa, ei saa kirjata päästöoikeuksia. Muutetun päästökauppadirektiivin mukaan laitoksen katsotaan lopettaneen toimintansa, mikäli sen päästölupa on mennyt umpeen tai peruttu. Laitoksen katsotaan myös lopettaneen toimintansa, mikäli sen toiminta tai toiminnan uudelleen aloittaminen on teknisesti mahdotonta. Energiavirasto tekisi päätöksen päästöoikeuksien kirjaamisen lopettamisesta.

Ehdotetun 3 momentin mukaan, jos laitos keskeyttää toimintansa toistaiseksi, Energiavirasto keskeyttäisi päästöoikeuksien myöntämispäätöksen mukaisen, vuosittain kirjattavan päästöoikeusmäärän kirjaamisen komission ilmaisjakoasetuksessa säädetyn mukaisesti. Komission ilmaisjakoasetusta ollaan kesällä 2023 muuttamassa ja muutosten arvioidaan astuvan voimaan talvella 2024. On näköpiirissä, että sääntöjä koskien päästöoikeuksien kirjaamista toimintansa keskeyttäneelle laitokselle tullaan muuttamaan nykyisestä mutta muutosta ei voida toistaiseksi ennakoita. Energiavirasto tekisi päätöksen päästöoikeuksien kirjaamisen keskeyttämisestä.

Ehdotetun 4 momentin mukaan, Päästöoikeuksien kirjaamisen edellytyksistä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

60 §. Muutetun päästöoikeusmäärän kirjaaminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin muutetun päästöoikeusmäärän kirjaamisesta sekä kirjaamisen määräajasta. Pykälä säädettävä menettely vastaisi voimassa olevaa lakia, sillä erotuksella, että pykälästä poistettaisiin aiempaa päästökauppakautta koskevat säännökset sekä muotoilu muutettaisiin vastaamaan täsmällisemmin harmonisoituja ilmaisjakosääntöjä.

Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin päästöoikeuksien kirjaamisesta, kun laitokselle makсутta jaettava päästöoikeusmäärä alenee. Jos laitokselle makсутta jaettavien päästöoikeuksien määrä alenee tuotantotasomuutoksen seurauksena eikä päätöstä muutetusta päästöoikeusmäärästä olisi mahdollista tehdä kirjaamiselle säädettyyn määräaikaan, 30 päivään kesäkuuta mennessä, kirjaisi Energiavirasto 59 §:n estämättä kyseisenä vuonna laitokselle makсутta jaettavat päästöoikeudet laitoksen tilille mahdollisimman pian sen jälkeen, kun päätös muutetusta päästöoikeusmäärästä on tehty. Säännös olisi tarpeen, koska muutetun ilmaisjakomäärän kirjaaminen edellyttää, että komissio hyväksyy päästöoikeusmäärät ja on näköpiirissä, ettei vuosittaisten tietojen raportoinnin ja päästöoikeuksien kirjaamisen väliin jäävä muutosten käsittelylle varattu aika, välttämättä riitä muutosten kansalliselle käsittelylle ja komission hyväksynnälle.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin päästöoikeuksien kirjaamisesta kun myönnettävä päästöoikeusmäärä kasvaa. Energiavirasto voisi komission ilmaisjaon mukautussäädöksen salliessa kirjata vuosittaiset päästöoikeudet kahdessa erässä silloin, kun päästöoikeuksia myönnetään tuotantotason muutoksen johdosta lisää, mutta päätöstä kasvaneesta päästöoikeusmäärästä ei ole mahdollista tehdä 30 päivään kesäkuuta mennessä. Tällöin määräaikaan mennessä kirjattaisiin voimassa olevan myöntämispäätöksen mukainen määrä päästöoikeuksia. Jo kirjattun ja kasvaneen päästöoikeusmäärän erotus kirjattaisiin niin pian muutospäätöksen antamisen jälkeen kuin mahdollista. Päästöoikeusmäärän muuttaminen edellyttää komission hyväksyntää, joka voi viedä useita kuukausia eikä jo myönnetyn määrän kirjaamisen lykkäminen olisi kaikissa tilanteissa tarkoituksenmukaista tilanteissa, missä päästöoikeuksia on odotettavissa lisää.

61 §. Päästöoikeuksien kirjaaminen toiminnanharjoittajan vaihtuessa. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien kirjaamisesta uudelle toiminnanharjoittajalle, kirjaamisen ehdoista sekä ajankohdasta. Säädös vastaisi osin voimassa olevaa lakia mutta kirjaamisen ajankohtaa tarkennettaisiin, jotta se vastaisi paremmin lailla tarkoitettua menettelyä.

Ehdotetun pykälän mukaan laitoksen toiminnanharjoittajan vaihtuessa laitokselle myönnetty vuosittain kirjattavat päästöoikeudet kirjattaisiin uuden toiminnanharjoittajan Unionin rekisterissä olevalle laitoksen tilille siitä alkaen, kun Energiavirasto olisi tehnyt päätöksen päästöluvan, tarkkailusuunnitelman ja tarkkailumenetelmäsuunnitelman siirtämisestä uudelle toiminnanharjoittajalle 37 § 1 momentin mukaisesti.

62 §. Päästöoikeuksien takaisin luovuttaminen ja takaisinperintä. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin liikaa jaettujen päästöoikeuksien takaisin luovuttamisesta ja takaisinperinnästä. Pykälää olisi muutettu voimassa olevaan lakiin nähden siten, että jatkossa liikaa jaettua päästöoikeusmäärää ei olisi enää mahdollista kuitata toiminnanharjoittajalle myönnettävistä päästöoikeuksista. Kuittauksesta luovuttaisiin, koska käytännössä sitä ei ole koskaan sovellettu, eikä sen katsota menettelynä toimivan päästöoikeuksien ilmaisjaon kohdalla tarkoituksenmukaisesti. Muilta osin ehdotettu pykälä vastaisi voimassa olevaa lakia.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, jonka Unionin rekisterissä olevalle tilille olisi kirjattu päästöoikeuksia enemmän kuin sille komission ilmaisjakosäädöksen, komission ilmaisjakoasetuksen tai komission ilmaisjaon mukautussäädöksen mukaan kuuluu, tulee luovuttaa viipymättä takaisin liikaa jaettua päästöoikeusmäärää vastaava määrä päästöoikeuksia Energiaviraston kanssa tehdyn luovuttamista koskevan sopimuksen perusteella.

Energiaviraston olisi päätöksellään määrättävä liikaa jaetut päästöoikeudet takaisinperittäväksi, jos toiminnanharjoittaja on jättänyt luovuttamatta takaisin määrän päästöoikeuksia, joka on 1 momentin mukaisesti luovutettava takaisin.

63 §. Takaisinperinnän määräaika ja vanhentumisaika. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin takaisinperinnästä ja sen määräajasta sekä takaisinperinnän vanhentumisajasta. Pykälä vastaisi muutoin voimassa olevaa lakia, mutta viittaukset kuittaukseen olisi poistettu 62 §: ään ehdotetun muutoksen johdosta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiaviraston olisi tehtävä päästöoikeuksien takaisinperintää koskeva päätös viipymättä sen jälkeen, kun sen tietoon on tullut, että toiminnanharjoittajalle on jaettu liikaa päästöoikeuksia eikä toiminnanharjoittaja ole noudattanut velvoitetaan luovuttaa niitä viipymättä takaisin.

Ehdotetun 2 momentin mukaan päästöoikeuksien takaisinperintään ei saisi enää ryhtyä, kun kymmenen vuotta on kulunut päästöoikeuksien kirjaamisesta.

Ehdotetun 3 momentin mukaan päästöoikeuksien takaisinperinnässä noudatettavasta menettelystä ja määräajoista voitaisi säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

11 Luku. Ilma-alusten käyttäjille maksutta jaettavat päästöoikeudet

Luvussa säädettäisiin lentoliikenteen maksutta jaettavista päästöoikeuksista. Voimassa olevaan lentoliikenteen päästökauppalaan myöntämisen menettely sekä päästöoikeuksien hakemista koskevat säännökset ovat sisällöllisesti vastaavia. Luvussa ilmaisjaon myöntämisen perusteita koskevat säännökset ovat muuttuneet verrattuna voimassa olevaan lentoliikenteen lakiin direktiivin muutosten myötä.

64 §. Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien jakoperusteet. Ehdotetun 1 momentin mukaan ilma-alusten käyttäjille maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskennallinen osuus lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärästä on 85 prosenttia vuosina 2024 ja 2025, mistä määrästä huutokaupattavaksi siirretään 25 prosenttia vuonna 2024 ja 50 prosenttia vuonna

2025. Vuodesta 2026 lähtien ilma-alusten käyttäjille jaetaan maksuttomia päästöoikeuksia ai-noastaan 65 §:ssä tarkoitetun kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella. Säädöksellä toi-meenpannaan päästökauppadirektiivin lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjaon alasajo.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Euroopan komissio vahvistaa kullekin vuodelle huutokaupatta-vien päästöoikeuksien määrän sekä maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien mää-rän.

65 §. *Kestävien lentopolttoaineiden käytöstä maksutta jaettavat päästöoikeudet.* Ehdotetun 1 momentin mukaan ilma-aluksen käyttäjä voi päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdan mu-kaisesti vuoden 2030 loppuun saakka saada vuosittain maksuttomia lentoliikenteen päästöoi-keuksia edeltävän vuoden kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella. Maksuttomilla päästöoikeuksilla kavennetaan kestävä ja fossiilisen lentopolttoaineen hintaeroa niin, että mitä kestävämmäksi polttoaine on mainitussa direktiivin kohdassa katsottu, sitä suurempi suhteelli-nen osuus hintaerosta katetaan maksuttomilla päästöoikeuksilla (edistyneet biopolttoaineet ja vihreä vety 70 prosenttia sekä ei-biologista alkuperää olevat synteettiset polttoaineet 95 pro-senttia). Hintaero katettaisiin kokonaan, jos kestävä polttoaine tankataan alle 10 000 km² ko-koisella saarella tai syrjäisellä alueella sijaitsevalla lentoasemalla, taikka lentoasemalla, joka ei alle 800 000 vuosittaisen matkustajamäärän takia ole ReFuelEU Aviation -asetuksen uusiutu-vien lentopolttoaineiden sekoitevelvoitteen piirissä. Lentopolttoaineen tulee olla ReFuelEU Aviation -asetuksen soveltamisalan piirissä ja ei-fossiilista alkuperää. Lisäksi polttoaineen pitää olla käytetty lentoliikenteen päästökaupan piirissä olevalla lennolla, joka ei ole yliaänilento. Jos maksutta jaettavien päästöoikeuksien kysyntä ylittää sille vuodelle varattujen päästöoikeuksien määrän, jakoa vähennetään yhdenmukaisesti ilma-alusten käyttäjien kesken. Maksuttomat pääs-töoikeudet vähennetään huutokaupattavien päästöoikeuksien määrästä.

Ehdotetun 2 momentin mukaisesti Euroopan komissio julkaisee vuosittain edellisen vuoden tie-dot fossiilisen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden hintaerosta sekä antaa tarkem-mat säädökset polttoaineiden hintaerojen laskennasta ja päästöoikeuksien jakamisesta.

66 §. *Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien hakeminen.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin sekä vuosien 2024 ja 2025 yleisestä lentoliikenteen ilmaisjaosta, että kestävien lentopolttoaineiden käyttöön liittyvästä vuoden 2030 loppuun saakka voimassa olevasta ilmais-jaosta. Ehdotetun 1 momentin mukaan hakemus 64 §:ssä tarkoitetuista maksutta jaettavista päästöoikeuksista tehdään toimittamalla 31 päivään maaliskuuta 2024 mennessä Liikenne- ja viestintävirastolle selvitys ilma-aluksen käyttäjän tämän lain soveltamisalaan kuuluvien edeltä-vän vuoden lentojen päästöistä. Tällä tarkoitetaan 31 §:n mukaista vuosittaista päästökaupan velvoitteisiin kuuluvaa päästöselvitystä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan hakemus 64 §:ssä tarkoitetuista maksutta jaettavista päästöoi-keuksista tehdään toimittamalla kunkin vuoden 31 päivään maaliskuuta mennessä Liikenne- ja viestintävirastolle edellä 1 momentissa tarkoitettu päästöselvitys. Hakemuksessa on lisäksi huo-mioitava päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdan sekä sen nojalla annettujen säädösten tarkemmat kestävien lentopolttoaineiden käyttöön liittyvät määräykset.

67 §. *Päätös maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien myöntämisestä.* Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tekee viipymättä Euroopan komission 64 §:n 2 momentissa tarkoitetut tiedot saatuaan päätöksen ilma-aluksen käyttäjälle maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrästä. Ehdotus vastaa voimassa olevaa lakia muutoin, paitsi viraston tulisi tehdä päätös aiemman kolmen kuukauden sijaan viipymättä saatuaan tiedon komission ilmaisjakoa koskevasta päätöksestä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tekee viipymättä Euroopan komission 65 §:n 2 momentissa tarkoitetut tiedot saatuaan päätöksen 65 §:n 1 momentissa tarkoitettujen maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrästä.

68 §. Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kirjaaminen. Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiavirasto kirjaa 64 §:n perusteella maksutta jaettujen lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille viimeistään kunkin vuoden kesäkuun 30 päivänä. Ehdotus vastaa määräaika lukuun ottamatta voimassa olevaa lakia. Päästökauppadirektiivin uudistuksessa määräaika siirrettiin helmikuun lopusta kesäkuun loppuun.

Ehdotetussa 2 momentissa olisi uusi kestävien lentopolttoaineiden käyttöön liittyvien päästöoikeuksien kirjaamista koskeva sääntö. Energiavirasto kirjaisi 65 §:n perusteella maksutta jaettujen päästöoikeuksien määrän ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille viipymättä saatuaan tiedon Liikenne- ja viestintäviraston 65 §:n 2 momentissa tarkoitetusta päätöksestä.

Ehdotetussa 3 momentissa olisi voimassa olevaa lakia vastaavat ilma-aluksen käyttäjän organisaation lentotoimintaluvan tai liikenneluvan peruuttamiseen taikka toimintakieltoon liittyvä kielto kirjata päästöoikeuksia päästöoikeusrekisteriin. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi ilmoittaa edellä mainituista muutoksista viipymättä Energiavirastolle.

Ehdotetussa 4 momentissa olisi voimassa olevaa lakia vastaava sääntely uuden ilma-aluksen käyttäjän velvollisuudesta viipymättä ilmoittaa vaihdoksesta Liikenne- ja viestintävirastolle ja Energiavirastolle, joka kirjaa vuosittaiset päästöoikeudet uuden ilma-aluksen käyttäjän rekisterissä olevalle päästöoikeustilille.

12 Luku. **Euroopan unionin rekisteri**

Luvussa säädettäisiin päästöoikeuksien rekisteristä ja sen hallinnoinnista. Voimassa olevaan päästökauppalakiin verrattuna ehdotettu luku vastaa sisällöllisesti voimassa olevan lain 8 luvun säännöksiä.

69 §. Rekisterin ylläpito. Pykälässä säädettäisiin rekisterin ylläpidosta, Energiaviraston tehtävistä rekisterinpitäjänä, Kioton pöytäkirjaan liittyvistä rekisteritehtävistä sekä komission rekisteriasetuksen säännösten noudattamisesta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiaviraston tehtävänä olisi varmistaa, että päästöoikeuksien hallussapidosta, siirtämisestä ja mitätöinnistä Unionin rekisterissä pidetään tarkkaa tilinpitoa. Energiavirasto vastaisi maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisesta kirjaamisesta. Energiavirasto voisi antaa rekisterin kansallisten toimintojen ylläpitoon liittyviä tehtäviä ulkopuolisen hoidettavaksi. Ehdotettu momentti vastaa nykyistä Energiaviraston tehtävää, joka kuitenkin soveltamisalan laajenuksen myötä jatkossa koskisi myös meriliikenteen rekisterin ylläpitoon liittyviä tehtäviä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan rekisteri toimisi myös Kioton pöytäkirjan mukaisista päästöyksiköistä kirjaa pitävänä kansallisena rekisterinä, ellei komission rekisteriasetuksessa toisin säädetä. Energiavirasto toimisi Kioton pöytäkirjan mukaisen rekisterin vastaavana rekisterinpitäjänä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan rekisterin perustamisen ja ylläpidon sekä rekisterin toimintojen osalta noudatettaisiin komission rekisteriasetusta. Rikostentorjuntaan sekä rahanpesun ja terrorismin rahoituksen ehkäisyyn rekisterissä sovellettaisiin komission rekisteriasetusta ja siinä viitattuja säädöksiä. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia.

70 §. *Rekisterin yhteys komission rekisteriin.* Pykälässä säädettäisiin rekisterin yhteydestä komission rekisteriin sekä rekisterissä tehtävistä tarkastuksista.

Ehdotetun 1 momentin mukaan rekisterin kansalliset toiminnot olisivat yhteydessä komission ylläpitämään rekisterijärjestelmään, joka tekisi automaattisia tarkistuksia kustakin rekisterijärjestelmän tapahtumasta sen varmistamiseksi, että maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisessa kirjaamisessa sekä päästöoikeuksien siirtämisessä ja mitätöinnissä toimittaisiin säännösten mukaisesti. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalain säännöstä rekisterin yhteydestä komission rekisteriin sekä tarkastuksien tekemisestä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan rekisterijärjestelmä koostuisi sähköisistä tietokannoista, joiden yhteisten tietojen avulla seurattaisiin maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaista kirjaamista sekä hallussapitoa, siirtämistä ja mitätöintiä. Lisäksi varmistettaisiin, että siirrot eivät ole Kioton pöytäkirjasta johtuvien velvoitteiden vastaisia. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan lain säännöstä.

71 §. *Rekisteri ja päästöoikeuksien tilinpito.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin rekisteriin tapahtuvista kirjauksista sekä näihin liittyvien tietojen käsittelystä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisen kirjaamisen sekä päästöoikeuksien ja hankeyksiköiden hallussapidon, siirtämisen ja mitätöinnin kirjaamisesta rekisteriin sekä yleisön oikeudesta tutustua rekisterissä oleviin tietoihin ja tietojen salassa pidosta säädettäisiin komission rekisteriasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisi tarvittaessa säätää komission rekisteriasetuksen täytäntöönpanosta.

13 Luku. **Päästöoikeuksien hallussapito ja palautusvelvollisuus**

Ehdotetun lain 13 luvussa säädettäisiin päästöoikeuksien hallussapidosta ja palautusvelvollisuudesta. Ehdotettu luku vastaa pääosin voimassa olevan päästökauppalain 9 lukua päästöoikeuksien kirjaamisesta, palauttamisesta, mitätöinnistä ja voimassaolosta. Täydennetään voimassa olevan lain suhteen muutetut asiat!

72 §. *Päästöoikeuksien hallussapito ja siirto.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien hallussapidosta ja näiden kirjaamisesta rekisteriin sekä päästöoikeuksien siirrosta

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästöoikeuksia voisivat pitää hallussaan luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Rekisterissä kirjattaisiin erillisille tileille kunkin sellaisen henkilön päästöoikeudet, jonka tilille päästöoikeuksia myönnetään maksutta tai jolle tai jolta päästöoikeuksia siirretään.

Ehdotetun 2 momentin mukaan päästöoikeuksia voitaisi siirtää henkilöiden välillä Euroopan unionissa. Päästöoikeuksia voitaisi siirtää Euroopan unionissa olevien henkilöiden ja kolmansissa maissa olevien henkilöiden välillä, jos kolmansien maiden päästökauppajärjestelmien mukaiset päästöoikeudet on tunnustettu päästökauppadiirektiivin 25 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

73 §. *Päästöoikeuksien palautusvelvollisuus.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien palauttamista koskevasta velvollisuudesta ja sen määräajasta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin vuosittain 30 päivään syyskuuta mennessä edellisenä kalenterivuonna kustakin toiminnanharjoittajan laitoksesta aiheutuneita tai laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän aiheuttamia ja 10 luvun mukaisesti todennettuja päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Laitosten ja lentoliikenteen osalta momentti vastaa voimassa olevaa lainsäädäntöä, lukuun ottamatta päästöoikeuksien palautuksen määräpäivää, joka päästökauppadirektiivin uudistuksessa siirtyi 30 päivästä huhtikuuta 30 päivään syyskuuta.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa säädettäisiin aikataulusta, jonka mukaan laivayhtiön tulisi palauttaa päästöoikeuksia porrastetusti päästökaupparjestelmän alkuvaiheessa. Ehdotetun 2 momentin mukaan 1 momentissa mainittuja päästöoikeuksia palautettaisiin laivayhtiön alusten osalta 40 prosenttiin vuodelta 2024 raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta, 70 prosenttiin vuodelta 2025 raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta ja 100 prosenttiin vuodelta 2026 ja kultakin sen jälkeiseltä vuodelta raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta. Ehdotettu momentti vastaisi päästökauppadirektiivin 3 g b artiklaa.

74 §. Palautusvelvollisuutta koskevat poikkeukset. Pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien palauttamista koskevista poikkeuksista. Poikkeukset soveltuisivat laitoksille, lentoliikenteeseen sekä meriliikenteeseen.

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästöoikeuksien 73 § 1 momentin mukaista palauttamisvelvollisuutta ei muodostuisi päästöistä, joiden osalta on todennettu talteenotto ja kuljetus pysyvään varastointiin laitokseen ja joilla on voimassa oleva lupa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/31/EY hiilidioksidin geologisesta varastoinnista ja neuvoston direktiivin 85/337/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2000/60/EY, 2001/80/EY, 2004/35/EY, 2006/12/EY ja 2008/1/EY ja asetuksen (EY) N:o 1013/2006 muuttamisesta mukaisesti. Ehdotetun momentin myötä verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin myös meriteitse kuljetetuista ja varastoiduista päästöistä ei syntyisi päästöoikeuksien palauttamista koskevaa velvoitetta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan päästöoikeuksien 73 § 1 momentin mukaista palauttamisvelvollisuutta ei myöskään muodostuisi sellaisista päästöistä, jotka katsotaan otetun talteen ja hyödynnetyn siten, että ne ovat pysyvästi kemiallisesti sitoutuneet tuotteeseen eivätkä vapaudu ilmakehään tavanomaisessa käytössä, mukaan lukien tuotteen käyttöään jälkeen tapahtuva tavanomainen toiminta. Tarkemmista säännöistä koskien pysyvää kemiallista sitoutumista tuotteeseen säädettäisiin komission päästökauppadirektiiviin 12 artiklan nojalla antamassa delegoidussa säädöksessä.

75 §. Laivayhtiön palautusvelvollisuutta koskevat poikkeukset. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin laivayhtiöiden päästöoikeuksien palauttamista koskevista määräaikaikaisista poikkeuksista. Kaikkia pykälässä ehdotettuja poikkeuksia sovellettaisiin päästöihin, jotka syntyvät 31 joulukuuta 2030 mennessä.

Ehdotetussa 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin direktiivin mukaisesta ns. saaripoikkeuksesta. Kohdan mukaan päästöoikeuksia ei tarvitsisi palauttaa sellaisista muilla matkustaja-aluksilla kuin risteilymatkustaja-aluksilla suoritetuista matkoista, jotka kulkevat Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman ja Suomen lainkäyttövalttaan kuuluvan, alle 200 000 asukkaan saaren sataman välillä, sekä tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamassa. Matkustaja-aluksilla tarkoitettaisiin aluksia, jotka kuljettavat yli 12 matkustajaa, siten myös ro-ro-matkustaja-aluksia. Saarella ei saisi olla maantie- tai rautatieyhteyttä mantereeseen. Käytännössä ehdot täyttäviä

matkoja, joilla liikennöi bruttovetoisuudeltaan yli 5 000 aluksia, ovat tietyt matkat Ahvenanmaalla sijaitsevan sataman ja muualla Suomessa sijaitsevan sataman välillä. Päästöoikeuksia ei tarvitsisi myöskään palauttaa päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -d kohdan 2 alakohdan nojalla komission julkaisemaan luetteloon merkityn muun jäsenmaan lainkäyttövaltaan kuuluvan alle 200 000 asukkaan saaren sataman sekä saman jäsenmaan sataman välisistä matkoista tai tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamasta. Viittaus komission julkaisemaan luetteloon olisi tarpeen siksi, että muiden jäsenmaiden saaripoikkeukset soveltuisivat myös suomalaiseen alukseen, joka liikennöi muussa jäsenmassa reittiä, joka kuuluu poikkeuksen piiriin.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa säädettäisiin ylikansallisen palveluhankintasopimuksen tai ylikansallisen julkisen palvelun velvoitteen yhteyteen kuuluvasta poikkeuksesta. Komissio säätää päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 –c kohdan nojalla täytäntöönpanosäädöksen poikkeuksesta. Direktiivin mukaan kaksi jäsenvaltiota, joista yhdellä ei ole maarajaa muiden jäsenvaltioiden kanssa ja joista toinen jäsenvaltio on maantieteellisesti lähimpänä ensimmäistä jäsenvaltiota, voivat pyytää, että jäsenvaltioiden on katsottava, että päästöoikeuksien palautusvelvoitetta ei synny päästöjen osalta, jotka aiheutuvat näiden kahden jäsenvaltion välillä matkustaja- tai ro-ro-matkustaja-aluksilla suoritetuista matkoista ylikansallisen palveluhankintasopimuksen tai ylikansallisen julkisen palvelun velvoitteen yhteydessä, sekä näiden tällaisten alusten kyseisiin tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamassa. Suomi jäsenvaltiona ei voi esittää tällaista pyyntöä, sillä se ei täytä poikkeukselle direktiivissä asetettuja vaatimuksia. Jos suomalainen alus liikennöisi tällaista matkaa, soveltuisi poikkeus siihen.

Ehdotetussa 1 momentin 3 kohdassa säädettäisiin EU:n syrjäisimpiä alueita koskevista poikkeuksista. Syrjäisillä alueilla tarkoitettaisiin Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen 249 artiklan mukaisia syrjäisiä alueita. Hallituksen esityksen valmistelun aikaan syrjäisimpiä alueita on yhdeksän ja niihin kuuluu Ranskaan, Portugaliin ja Espanjaan kuuluvia merentakaisia alueita. SEUT:in mukaisia syrjäisimpiä alueita ei siis ole Suomessa. Poikkeus kuitenkin soveltuisi myös suomalaisiin, tällaisilla reiteillä liikennöiviin aluksiin. Ehdotetun poikkeuksen mukaan päästöoikeuksien palautusvelvollisuutta ei muodostuisi matkoista jäsenvaltion syrjäisimmällä alueella sijaitsevan sataman ja muun samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman välillä, mukaan lukien saman jäsenvaltion syrjäisimpien alueiden sisäiset ja niiden väliset satamat, sekä tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamassa.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin jäävahvisteisia aluksia koskevasta helpotuksesta. Momentin mukaan laivayhtiö voisi palauttaa 5 prosenttia vähemmän päästöoikeuksia kuin sen todennetut päästöt, jotka syntyvät 31 joulukuuta 2030 mennessä jääluokitellulla aluksella, jolla on HELCOM-suosituksessa 25/7 määritelty I A tai I A Super taikka vastaava jääluokka. Palautusvelvollisuutta koskevan poikkeuksen käyttöönotto jäisi laivayhtiön päätettäväksi. Ehdotetun jääluokiteltujen alusten poikkeuksen ja 73 §:n 2 momentin mukaisen porrasteisen käyttöönoton laskemisjärjestyksestä annetaan komission delegoitu säädös. Direktiivin 3 g b mukaan porrasteinen käyttöönotto laskettaisiin direktiivin 12 artiklan palautusvaatimusten laskemisen jälkeen. Direktiivin 12 artikla sisältää ehdotetun 75 §:n mukaiset poikkeukset.

Ehdotetun 3 momentin mukaan palautettavat päästöoikeudet eivät saa olla sellaisia, joiden palauttaminen on komission rekisteriasetuksen nojalla estetty sen vuoksi, että kyseiset päästöoikeudet liikkeelle laskeneen jäsenvaltion toiminnanharjoittajia, ilma-aluksen käyttäjiä ja laivayhtiöitä koskevat velvoitteet ovat päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -a kohdan mukaisesti päätymässä. Määräaikaan ei sovelleta säädettyjen määräaikain laskemisesta annetun lain (150/1930) 5 §:n säännöksiä. Momentti vastaa sisällöltään voimassa olevaa sääntelyä lentoliikenteen päästökaupasta annetussa laissa.

Ehdotetun 4 momentin mukaan laitoksen toiminnanharjoittajan palauttavat päästöoikeudet eivät saa päästökauppaudella 2013–2020 aiheutuneiden päästöjen osalta olla lentoliikenteen päästökauppaa varten liikkeelle laskettuja päästöoikeuksia.

Ehdotetun 5 momentin mukaan toiminnanharjoittaja, laivayhtiö ja ilma-aluksen käyttäjä voi täyttää 1 momentissa säädetyn velvoitteensa palauttamalla Suomen tai jonkin muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämiä tai huutokauppaamia päästöoikeuksia taikka kolmansissa maissa liikkeelle laskettuja päästöoikeuksia, jos kolmansien maiden päästöoikeudet on tunnustettu päästökauppadirektiivin 25 artiklan mukaisesti.

76 §. Kustannusten siirtäminen laivayhtiöltä toiselle taholle. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin tilanteesta, jossa polttoaineen hankinnasta tai aluksen käytöstä vastaa sopimusjärjestelyn mukaisesti viime kädessä muu taho kuin laivayhtiö. Ehdotetun pykälän mukaan laivayhtiöllä olisi tällöin oikeus saada kyseiseltä taholta korvaus päästöoikeuksien palauttamisesta aiheutuvista kustannuksista. Ehdotettu pykälä perustuu päästökauppadirektiiviin. Pykälän tarkoituksena on, että aluksen kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavista päätöksistä vastuussa oleva taho, eli polttoaineen hankinnasta tai aluksen käytöstä sopimusjärjestelyllä vastaava taho, olisi vastuussa kustannuksista. Aluksen käytöllä tarkoitettaisiin pykälässä aluksen kuljettamasta lastista taikka aluksen reitistä tai nopeudesta päättämistä. Kustannusten siirtoa koskevaa sääntelyä ei kuitenkaan sovellettaisi ennen lain voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin. Laivayhtiön oikeus saada korvaus kustannuksista ei vaikuttaisi laivayhtiön päästökauppalain mukaisiin velvoitteisiin.

77 §. Päästöoikeuksien voimassaolo. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien voimassaolosta. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalain päästöoikeuksille säädettyä voimassaoloa, joka perustuu päästökauppadirektiiviin.

Ehdotetun pykälän mukaan päästöoikeudet, jotka myönnettäisiin 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen, ovat voimassa toistaiseksi. Päästöoikeuksiin lisättäisiin 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen merkintä siitä, minä kymmenvuotiskautena 1 päivästä tammikuuta 2021 lukien ne on myönnetty. Päästöoikeudet olisivat voimassa kyseisen kymmenvuotiskauden ensimmäisestä vuodesta alkaen syntyvien päästöjen osalta.

78 §. Päästöoikeuksien mitätöinti. Pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien mitätöinnistä näiden palauttamisen jälkeen sekä luonnollisen tai oikeushenkilön mahdollisuudesta mitätöidä päästöoikeuksia. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin vastaa ehdotettu pykälä voimassa olevan lain 54 §:ssä säädettyä mitätöintiä. Ehdotettua pykälää on täsmennetty 2 momentissa verrattuna voimassa olevaan lakiin siten, että mainitaan luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön mahdollisuus itse mitätöidä päästöoikeudet sen lisäksi, että mitätöinnin voi pyytää Energiaviraston toimesta tehtäväksi. Käytännössä ensisijaisesti mitätöinti tehdään itse ellei syytä ole estynyt ja näin ollen pyytää viraston tekevän mitätöinnin puolestaan.

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästöoikeudet, jotka on palautettu, mitätöitäisiin palauttamisen jälkeen. Päästöoikeuksien mitätöinnistä säädettäisiin komission rekisteriasetuksessa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, jonka rekisterissä olevalla tilillä päästöoikeudet ovat, voisi mitätöidä päästöoikeudet tai kirjallisesti pyytää Energiavirastoa mitätöimään ne puolestaan. Energiaviraston olisi mitätöitävä päästöoikeudet viivytyksettä.

14 Luku. **Todentaminen**

Ehdotetussa 14 luvussa säädettäisiin todentamisesta. Voimassa olevaan päästökauppalakiin verrattuna lukuun on koottu kaikki todentamista koskevat säännökset ja niitä on täsmennetty menettelyiden osalta. Voimassa olevan päästökauppalain nojalla annetussa työ- ja elinkeinoministeriön asetuksessa säädettyjä asioita on siirretty ehdotettuun lukuun, koska ehdotettu luku tulisi jatkossa koskemaan myös meriliikennettä ja lentoliikennettä.

79 §. Todentaja. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin todentajan päästökauppadirektiivin liitteen 5 mukaisista vähimmäispätevyysvaatimuksista. Pykälä vastaisi muotoilultaan voimassa olevan lain 58 § :ää koskien todentamistehtävien suorittamista mutta voimassa olevaan lakiin nähden pykälästä poistettaisiin tarpeettomana komission suoraan sovellettavassa todentamisasetuksessa säädettäviä asioita.

Päästökauppadirektiivin liitteen 5 mukaisesti momentissa 1 edellytettäisiin, että todentajan olisi oltava toiminnanharjoittajasta toiminnallisesti ja taloudellisesti riippumaton ja kykenisi suorittamaan tehtävänsä ammattimaisen johdonmukaisesti ja objektiivisesti. Todentajalta edellytettäisiin, että hänen olisi tunnettava päästökaupan tarkkailua ja todentamista koskevia säännökset, menettelyt, standardit ja ohjeet sekä todennettavia toimintoja koskevat lainsäädännölliset ja hallinnolliset vaatimukset. Pelkkä säännösten tunteminen ei kuitenkaan riittäisi, vaan edellytettäisiin syvempää ymmärtämystä säännösten soveltamisesta. Todentajan tulisi erityisesti tuntee pätevyysalueensa toimintojen päästölähteet ja niitä koskevaan päästölaskelmaan liittyvien lukujen määrittämistä, kokoamista, raportointia ja laskentaa koskevat menetelmät.

Ehdotetun 2 momentin mukaan komission todentamisasetuksessa ja MRV-asetuksessa säädettäisiin tarkemmin päästökaupan todentajalle asetetuista yksityiskohtaisista vaatimuksista. Laitosten ja lentoliikenteen osalta säädetään tarkemmin komission todentamisasetuksessa ja meriliikenteen todentajista säädetään tarkemmin MRV-asetuksen III-luvussa.

80 §. Hakemus todentajan hyväksymisestä. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin todentajan hyväksymisestä, hyväksynnän tekevästä viranomaisesta sekä hakemuksen sisällöstä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan laitosten päästökaupan todentajan hyväksyntää tulisi hakea Energiavirastolta. Hakemus olisi toimitettava Energiaviraston hyväksymällä lomakkeella. Hakemuksessa olisi ilmoitettava mihin komission todentamisasetuksen liitteen I pätevyysalueeseen hyväksyntää haetaan sekä muut Energiaviraston edellyttämät tiedot. Ehdotetun 1 momentin menettely vastaa nykyistä todentajan hyväksyntää koskevaa menettelyä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan lento- ja meriliikenteen päästökaupan todentajan hyväksyntää tulisi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemus olisi toimitettava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä lomakkeella. Hakemuksessa olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston edellyttämät tiedot. Meriliikenteellä on ollut MRV-asetuksen mukainen päästötietojen tarkkailu- ja raportointivelvoite vuodesta 2018 lähtien. Todentajat on hyväksytty MRV-asetuksen 16 artiklan mukaisesti kansallisen akkreditointielimen toimesta. Kansallisesta akkreditointielimestä on säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 14 b §:ssä, jonka mukaan kansallinen elin on FINAS-akkreditointipalvelu. Meriliikenteen todentajien hyväksymismenettelyä esitetään muutettavaksi päästökaupan osalta, jotta menettely olisi yhdenmukainen muiden päästökaupan soveltamisalaan kuuluvien alojen kanssa. Päästökaupan piiriin sisältyvien eri alojen menettelyiden tulisi olla yhdenmukaisia. Kyse on samasta päästökauppajärjestelmästä, jonka luotettavuuden keskeinen osa on päästöjen tarkkailu sekä tarkkailusuunnitelman ja päästöselvitysten. Todentajan pätevyyden varmistaminen on aikaisempaa korostuneempaa tarkkailu- ja raportointivelvoitteen toimiessa päästökauppajärjestelmän pohjana. Lentoliikenteen osalta todentajan hyväksymisestä on nykyisin säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

nessa lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja tonnakilometrimäärien tarkkailusta ja todentamisesta (432/2015), joka kumotaan ehdotetun lain voimaantulon yhteydessä ja säännökset nostetaan päästökauppalakiin.

Ehdotetun 3 momentin mukaan todentajan hyväksyntää koskevaan hakemukseen olisi liitettävä Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön akkreditointipäätös liitteineen, josta kävisi ilmi, että hakija täyttää 79 §:ssä säädetty vaatimukset. Jos kyseessä olisi muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa akkreditoitu tai sertifioitu todentaja, olisi hakemukseen liitettävä tämän valtion akkreditointiyksikön antama akkreditointipäätös tai sertifiointitodistus, josta käy ilmi, että hakija täyttää 79 §:ssä säädetty vaatimukset. Akkreditointipäätöksestä tai sertifiointitodistuksesta olisi käytävä ilmi ne pätevyysalueet, joille todentaja on todettu päteväksi.

81 §. Todentajan hyväksyminen. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin todentajan hyväksymisestä, hyväksynnän tekevistä viranomaisista sekä muussa EU-maassa akkreditoidun todentajan hyväksynnän vaatimuksista. Todentamistehtävä on katsottava julkiseksi hallintotehtäväksi. Jotta rekisteröity oikeushenkilö voisi Suomessa harjoittaa julkista hallintotehtävää, hänellä tulee olla tähän tehtävään viranomaisen nimitys ja hyväksyntä ja viranomaisen tulee valvoa tämän tehtävän suorittamista.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiavirasto hyväksyisi laitosten osalta ja Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi laivayhtiöiden ja ilma-alusten käyttäjien osalta suomalaisen yhteisön tai säätiön taikka tällaisen osan todentajaksi, jos 79 §:ssä säädettyjen vaatimusten täytyminen on osoitettu vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta annetun lain (920/2005) mukaisesti. Vaatimustenmukaisuuden täytyminen todettaisiin akkreditointipäätöksellä, jossa myös määriteltäisiin pätevyysalueet, joiden päästölähteiden todentamiseen kyseinen todentaja on osoittanut pätevyytensä.

Jäsenvaltion on hyväksyttävä toisessa jäsenmaassa akkreditoitu todentaja, mikäli tämän pätevyyden on tarkastanut vertaisarvioinnin tuloksettaasti suorittanut toisen jäsenvaltion akkreditointielin. Ehdotetun 2 momentin mukaan Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa akkreditoitu todentaja rinnastettaisiin 1 momentissa tarkoitettuun todentajaan, jos todentaja on yhteisö tai säätiö taikka tällaisen osa ja täyttää 79 §:ssä säädetty edellytykset sekä akkreditoinnissa olisi noudatettu vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta annetussa laissa säädettyä vastaavaa menettelyä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan laitoksen ja lentoliikenteen päästökaupan todentajan hyväksymistä koskevasta päätöksestä olisi käytävä ilmi pätevyysalueet, joilla hakija voisi toimia todentajana. Hyväksymispäätös olisi voimassa enintään viiden vuoden pituisen määräajan. Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston olisi ylläpidettävä julkista luetteloa Suomessa hyväksytyistä päästökaupan todentajista.

82 §. Todentajan toiminnan muutos. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin todentajan toiminnan muutoksesta ja sen velvollisuudesta ilmoittaa siitä a viranomaiselle.

Ehdotetun 1 momentin mukaan todentajan olisi ilmoitettava hyväksynnästä päättävälle viranomaiselle kaikista sellaisista toimintansa muutoksista, joilla voisi olla vaikutusta todentajan akkreditoinnin ja hyväksymisen edellytyksiin. Ilmoitus olisi tehtävä välittömästi muutosten tultua tietoon, kuitenkin viimeistään kuukauden kuluessa tilanteen muuttumisesta. Tällaisia muutoksia voisi olla esimerkiksi muutokset todentajaorganisaatiossa tai todentajan keskeisten asiantuntijoiden poistuminen todentajan palveluksesta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan todentajan hyväksynnästä päättänyt viranomaislainen voisi 1 momentin mukaisten tietojen perusteella muuttaa todentajan hyväksymistä koskevaa päätöstä. Lisäksi päättänyt viranomaislainen voi muuttaa todentajan hyväksymistä koskevaa päätöstä pätevyysalueen osalta. Pätevyysalueen muuttamiseen sovelletaan, mitä 81 §:ssä säädetään todentajan hyväksymisestä.

83 §. Käytettävä todentaja. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästökaupassa käytettävästä todentajasta sekä todentajalle myönnettyistä oikeuksista tarkastaa todentamisen kohteena olevia tiloja.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän ja laivayhtiön olisi käytettävä päästöselvitysten, ja toiminnanharjoittajan lisäksi perustietoselvitysten, uuden osallistujan tietoselvitysten ja vuotuisten tuotantotasoraporttien, sekä ilma-aluksen käyttäjän lisäksi CORSIA:n ilmastoyksiköiden mitätöinnin todennuttamiseen todentajaa, joka on hyväksytty Suomessa tämän lain nojalla. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalain vaatimusta, mutta on täydennetty laivayhtiön velvoitteella sekä CORSIA-järjestelmän velvoitteella.

Ehdotetun 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän ja laivayhtiön olisi järjestettävä todentajalle pääsy kaikkiin todentamisen kohteena oleviin toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön hallinnassa oleviin tiloihin, jotka eivät kuulu kotirauhan piiriin, sekä annettava todentajalle kaikki todentamisen kannalta tarpeelliset tiedot. Kotirauhan piiriin kuuluvat tilat olisi rajattava ulkopuolelle, sillä perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen kotirauha on turvattu. Kulkuneuvoissa, kuten aluksissa, olevien asuintilojen on perustuslakivaliokunnan käytännössä katsottu jäävän kotirauhan eräänlaiselle reuna-alueelle, minkä vuoksi ne olisi rajattava tarkastusoikeuden ulkopuolelle. Meriliikenteen osalta perustuslain 10 §:ä on käsitelty tarkemmin jäljempänä luvussa, jossa on käsitelty esityksen suhdetta perustuslakiin sekä sääätämisyjärjestystä.

84 §. Todentajan tehtävät. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin todentajan tehtävistä, mahdollisuudesta käyttää ulkopuolista henkilöä tehtävän suorittamisessa sekä hallintotehtävää hoitaessa säädetyistä muista velvoitteista.

Ehdotetun 1 momentin mukaan todentajan olisi suoritettava tehtävänsä noudattaen sitä mitä on säädetty komission todentamisasetuksessa, komission tarkkailuasetuksessa, komission ilmaiskajoasetuksessa, komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä, MRV-asetuksessa ja tämän lain nojalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ulkopuolisesta avusta. Todentaja voisi todentamistehtävää suorittaessaan käyttää apunaan myös oman organisaationsa ulkopuolisia henkilöitä. Tämä saattaa olla välttämätöntä tilanteissa, joissa todentamisen kohteena on erityistä osaamista vaativa todentamiskohde tai todentajalta tilapäisesti puuttuu asiantuntemusta jonkin todentamisessa tarvittavan erikoisosaamisen osalta. Selvyyden vuoksi kuitenkin säädettäisiin, että todentajalla on tällöinkin vastuu todentamisen suorittamisesta ja hänen apunaan käyttämiensä henkilöiden toiminnasta.

Ehdotetun 3 momentin mukaan todentajan julkisten hallintotehtävien hoitamisesta säädettäisiin viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003), hallintolaissa (434/2003) ja kielilaissa (423/2003). Todentajan suorittamia todentamistehtäviä olisi pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuina julkisina hallintotehtävinä. Tällöin sovellettavaksi tulevat sähköisestä asioinnista

viranomaisessa annettu laki (13/2003), hallintolaki (434/2003) ja kielilaki (423/2003). Selvyyden vuoksi säädettäisiin sovellettavaksi myös viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999). Rikoslain (39/1889) 40 luvun nojalla todentamistehtäviä hoitavat olisivat rikosoikeudellisen virkavastuun piirissä, sillä näitä henkilöitä olisi pidettävä rikoslain 40 luvun 11 §:ssä tarkoitettuina julkista valtaa käyttävinä henkilöinä.

85 §. Toimipaikkakäynnit. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin toimipaikkakäynneistä, niiden mahdollistamisesta, todentamisesta ilman toimipaikkakäyntiä sekä virtuaalisista toimipaikkakäynneistä. Ehdotettu pykälä koskisi laitoksia ja lentoliikennettä. Meriliikenteen osalta toimipaikkakäynneistä tullaan säätämään MRV-asetuksen nojalla annettavissa säädöksissä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan todentajan toimipaikkakäynneistä todentamisen aikana säädettäisiin komission todentamisasetuksen 21 artiklassa. Toiminnanharjoittajan ja ilma-aluksen käyttäjän olisi päästettävä todentaja toimipaikkoihinsa käyntejä varten.

Ehdotetun 2 momentin mukaan komission todentamisasetuksen 31 artiklassa säädettäisiin laitoksen päästöjen ja vuotuisten tuotantotasojen todentamista ilman toimipaikkakäyntiä koskevan luvan hakemisesta, Energiaviraston arvioinnista ja toimipaikkakäynnin tarpeellisuutta koskevasta päätöksestä. Lupaa olisi haettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella viimeistään todentamista edeltävän vuoden lokakuun 31 päivänä.

Ehdotetussa 3 momentin mukaan virtuaalisen toimipaikkakäynnin edellytyksistä ja toimivaltaisen viranomaisen luvasta säädettäisiin komission todentamisasetuksessa.

86 §. Todentamisraportti. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin todentajan tehtävästä laatia todentamisraportti, sitä koskevista vaatimuksista sekä todentamisessa käytettyjen tietojen säilyttämisestä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan todentajan tehtävänä olisi laatia päästöselvityksen, perustietoselvityksen, uuden osallistujan tietoselvityksen ja vuotuisen tuotantotasoraportin todennuksesta todentamisraportti.

Ehdotetun 2 momentin mukaan laitoksen ja ilma-aluksen käyttäjän todentamisraportista tulee käydä ilmi todentamisen kannalta oleelliset seikat komission todentamisasetuksen vaatimusten mukaisesti ja se annetaan Energiaviraston tai Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä lomakkeella.

Ehdotetun 3 momentin mukaan laivayhtiön todentamisraportista ja lausunnosta tulisi käydä ilmi todentamisen kannalta oleelliset seikat MRV-asetuksen vaatimusten mukaisesti ja se annettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä lomakkeella. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymäksi lomakkeeksi katsottaisiin määrämuotoisen lomakkeen lisäksi muut Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät tavat toimittaa tietoja.

Ehdotetun 3 momentin mukaan todentajan olisi säilytettävä komission todentamisasetuksen 42 artiklassa tarkoitetut tiedot, todentamisraportti ja sisäiset todentamisasiakirjat kymmenen vuoden ajan todentamisraportin antamisesta.

87 §. Huomautus, varoitus ja todentajan hyväksymistä koskevan päätöksen peruuttaminen. Pykälässä säädettäisiin viranomaisen mahdollisuudesta puuttua todentajan toimintaan sekä siihen johtavista syistä. Pykälä vastaa voimassa olevassa päästökauppalaissa säädettyjä menettelyjä todentajan toiminnan laiminlyönneissä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan todentajan hyväksynyt viranomainen voisi antaa todentajalle huomautuksen tai varoituksen, jos todentaja ei täyttätäisi todentajan hyväksymiselle säädettyjä vaatimuksia taikka toimisi olennaisesti tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten, komission todentamisasetuksen, MRV-asetuksen tai hyväksymispäätöksen ehtojen vastaisesti.

Ehdotetun 2 momentin mukaan todentajan hyväksynyt viranomainen voisi peruuttaa hyväksymisen, jos todentajan toiminnassa olisi ilmennyt olennaisia ja vakavia puutteita tai laiminlyöntejä eikä todentajalle annettu huomautus tai varoitus ole johtanut toiminnassa esiintyneiden puutteiden tai laiminlyöntien korjaamiseen viranomaisen asettamassa määräajassa.

15 Luku. **Hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteet CORSIA-järjestelmässä**

Ehdotetussa 15 luvussa säädettäisiin CORSIA-järjestelmän hyvitysvelvoitteista. Ehdotettu luku on uusi verrattaessa voimassaolevaan lentoliikenteen päästökauppalakiin ja perustuisi direktiivin muutoksiin.

88 §. *Hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden määrä.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin CORSIA-järjestelmään liittyvistä tämän lain soveltamisalaan kuuluvista kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden määrittämisestä ja ilmoittamisesta velvoitteiden kohteena olevalle ilma-aluksen käyttäjälle. Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulee vuosittain laskea ilma-alusten käyttäjien edeltävän vuoden hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden määrä CORSIA-järjestelmässä päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa komission asetuksessa säädettyiltä lennoilta ja ilmoittaa määrä kullekin ilma-aluksen käyttäjälle. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tulee laskea hyvitysvelvoitteiden kokonaismäärä CORSIA-järjestelmän kolmivuotiskaudelta ja ilmoittaa se kullekin ilma-aluksen käyttäjälle kolmivuotiskauden päättymistä seuraavan vuoden marraskuun 30 päivään mennessä. Päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa komission asetuksessa on luettelo ETA-alueen ulkopuolisista valtioista (lukuun ottamatta Sveitsiä), joiden komissio katsoo soveltavan CORSIA-järjestelmää päästökauppadirektiivissä tarkoitetulla tavalla. CORSIA:a sovelletaan listalla olevien valtioiden välisillä lennoilla.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulee hyvitysvelvoitteiden laskennassa noudattaa päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 7 ja 8 kohdan nojalla annettujen säädösten määräyksiä velvoitteiden laskentatavasta. Kyseisen artiklan kohdat mahdollistavat komissiolle täytäntöönpanoasetusten antamisen tilanteessa, jossa lentoliikenteen kilpailu voi vääristyä ETA-alueen ulkopuolisen valtion soveltaessa CORSIA:a päästökauppadirektiivissä tarkoitettua lievemmin ehdoin tai salliessa käytettävän muita kuin direktiivissä määriteltäviä ilmastoyksiköitä. Näissä tilanteissa komissio voi myöntää ilma-aluksen käyttäjille vapautuksen hyvitysvelvoitteista tai oikeuden käyttää muita kuin direktiivin 11 a artiklassa tarkoitettuja ilmastoyksiköitä.

89 §. *Ilma-aluksen käyttäjän hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden toteuttaminen.* Ehdotetun 1 momentin mukaan CORSIA-järjestelmän soveltamisalaan kuuluvan ilma-alusten käyttäjän on mitätöitävä edellä 88 §:ssä tarkoitettuja hyvitysvelvoitteita vastaava määrä CORSIA:n ilmastoyksiköitä. Mitätöinti tulee tehdä CORSIA-järjestelmän kolmivuotiskauden päättymistä seuraavan toisen vuoden tammikuun 31 päivään mennessä. Edellä 88 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tulee vuosittain ilmoittaa ilma-aluksen käyttäjille edeltävän vuoden hyvitysvelvoitteiden määrän, mutta hyvitysvelvoitteiden täyttämiseen ilma-aluksen käyttäjät ovat velvollisia ainoastaan järjestelmän kolmivuotiskauden jälkeen. Ensimmäisen kerran hyvitysvelvoitteita vastaava määrä ilmastoyksiköitä tulee mitätöidä 31.1.2025 mennessä vuosien 2021-2024 kaudelta ja seuraavan kerran 31.1.2028 mennessä 2025-2027 kaudelta.

Ehdotetun 2 momentin mukaan hyvitysvelvoitteiden täyttämässä käytettävien CORSIA:n ilmastoyksiköiden tulee täyttää päästökauppadirektiivin 11 a artiklan ja sen nojalla annettujen säädösten vaatimukset. Päästökauppadirektiivissä säädetty edellytykset hyväksytyille ilmastoyksiköille eivät vastaa ICAO:ssa hyväksytyjä kriteerejä, sillä direktiivin 11 a artiklassa yksiköille asetetaan hankekohtaisia ja hankkeiden sijaintimaata koskevia lisäehtoja.

Ehdotetun 3 momentin mukaan ilma-aluksen käyttäjän on huolehdittava mitätöinnin todentamisesta 83 §:ssä tarkoitettua hyväksyttyä todentajaa käyttäen ja toimitettava mitätöinnistä todentajan vahvistama raportti Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen kuukauden kuluessa 1 momentissa tarkoitettun määräajan päättymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy raportin, jos se täyttää tämän pykälän vaatimukset.

16 Luku. Valvonta ja seuraamukset

Ehdotetussa 16 luvussa säädettäisiin valvonnasta ja seuraamuksista. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lakiin lentoliikenteen päästökaupasta säilyisi seuraamukset vastaavassa muodossa. Seuraamuksiin on sisällytetty päästökauppadirektiivin mukaiset seuraamukset meriliikenteessä ja lisäksi seuraamuksia on päivitetty vastaamaan viranomaisten vastuiden jakautumista Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston välillä.

90 §. Tiedonsaanti ja tarkastusoikeus. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin tiedonsaanti ja tarkastusoikeudesta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus valvontaa ja tämän lain täytäntöönpanoa varten saada laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä välttämättömiä tietoja ympäristönsuojelun tietojärjestelmästä, toiminnanharjoittajilta, laivayhtiöiltä, ilma-aluksen käyttäjiltä sekä todentajilta. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppalain Energiaviraston tiedonsaantioikeutta. Voimassa olevassa laissa lentoliikenteen päästökaupasta Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus kohdistuu ilma-aluksen käyttäjiin sekä todentajiin, joten ehdotus laajentaa hieman virastojen tiedonsaantioikeuksia.

Ehdotetun 2 momentin mukaan työ- ja elinkeinoministeriöllä olisi laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä tämän lain täytäntöönpanoa ja seuranta varten välttämättömiä tietoja Energiavirastolta. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin on työ- ja elinkeinoministeriön tiedonsaanti oikeutta rajattu oleellisesti. Voimassa olevassa laissa tiedonsaantioikeus on ehdotetun 1 momentin mukainen. Ehdotettu muutos perustuu työ- ja elinkeinoministeriön tehtävän muutokseen, jonka myötä ministeriö ei enää tee päätöksiä ehdotetun lain nojalla vaan vastaa ainoastaan lain täytäntöönpanon ohjauksesta ja kehittämisestä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriöllä olisi laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä tämän lain täytäntöönpanoa ja seuranta varten välttämättömiä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolta. Voimassa olevassa lentoliikenteen päästökauppalaisa ei ole ehdotetun kaltaista tiedonsaantioikeutta. Ehdotettu tiedonsaantioikeus perustuu liikenne- ja viestintäministeriön tehtävään vastata meri- ja lentoliikenteen päästökaupan ohjauksesta ja kehittämisestä.

Ehdotetun 4 momentin mukaan energiavirastolla olisi oikeus saada komission rekisteriasetuksen mukaiselta tilinomistajalta ja tilille nimetyiltä edustajilta salassapitosäännösten estämättä ilman aiheetonta viivytystä sen pyytämät tiedot ja selvitykset, jotka oisivat tarpeen rahanpesun ja terrorismin rahoittamisen estämisestä annetun lain (444/2017) 7 luvun 1 §:n 4 momentissa

säädetyt tehtävät hoitamiseksi. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan päästökauppain säännöstä.

Ehdotetun 5 momentin mukaan Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvomiseksi toimittaa tarkastus toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän hallinnassa olevissa tiloissa, jotka eivät kuulisi kotirauhan piiriin. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi vaadittaessa esitettävä tarkastusta toimittavalle viranomaiselle tarkastusta varten ne asiakirjat ja tietojärjestelmässään olevat tallenteensa sekä järjestettävä pääsy laitteisiin ja laitteistoihin, joilla voisi olla merkitystä tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvonnassa. Tarkastusta toimittavalla virkamiehellä olisi oikeus ottaa maksutta jäljennöksiä tarkastettavista asiakirjoista ja tulosteita tietojärjestelmissä olevista tallenteista. Ehdotetun 5 momentin tarkastusoikeus vastaa voimassa olevassa päästökauppalaissa säädetyä sekä laissa lentoliikenteen päästökaupasta olevaa sääntelyä.

Ehdotetun 6 momentin mukaan todentajat olisivat salassapitosäännösten estämättä velvollisia antamaan todentajien yhteistoiminnan kannalta tarpeellisia tietoja toisilleen sekä valvonnan kannalta tarpeellisia tietoja Energiavirastolle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotettu momentti vastaa päästökauppain tiedonsaantioikeutta todentajalta.

91 §. Oikeus luovuttaa tietoja viranomaiselle. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta luovuttaa tietoja muille viranomaisille. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppain sääntelyä tietojen luovuttamisesta viranomaiselle. Vastaavaa pykälää ei ole voimassa olevassa lentoliikennelaissa. Pykälä on tarpeen ulottaa myös Liikenne- ja viestintävirastolle koska ehdotetun lain mukaiset viranomaisvastuut edellyttävät alla mainittujen muiden viranomaisten tehtävien hoitamiseksi vastaava oikeutta luovuttaa tietoja.

Ehdotetun pykälän mukaan sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädettäisiin, Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassapitosäännösten estämättä tietoja Finanssivalvonnalle, keskusrikospoliisille ja rahanpesun selvityskeskukselle, tilastokeskukselle sekä veroviranomaisille niiden tehtävien hoitamiseksi.

92 §. Ylitysmaksu. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien palauttamatta jättämisen myötä määrättävästä ylitysmaksusta sekä maksun määräävästä viranomaisesta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiaviraston on määrättävä toiminnanharjoittaja maksamaan valtiolle päästöoikeuden ylitysmaksu, jos toiminnanharjoittaja ei palauta syyskuun 30 päivään mennessä edellisen kalenterivuoden päästöjään vastaavaa määrää päästöoikeuksia. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia lukuun ottamatta päivämäärän muutosta, joka perustuu direktiivin muutokseen.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä ilma-aluksen käyttäjä tai laivayhtiö maksamaan valtiolle päästöoikeuden ylitysmaksu, jos ilma-aluksen käyttäjä tai laivayhtiö ei palauta syyskuun 30 päivään mennessä edellisen kalenterivuoden päästöjään vastaavaa määrää päästöoikeuksia. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa lentoliikenteen päästökauppalakia lukuun ottamatta päivämäärän muutosta, joka perustuu direktiivin muutokseen.

Ehdotetun 3 momentin mukaan ylitysmaksu on 100 euroa kultakin hiilidioksidiekvivalenttitonnilta, jolta päästöoikeuksia ei ole palautettu. Tammikuun 1 päivänä 2013 tai sen jälkeen myönnettyihin päästöoikeuksiin liittyvää ylitysmaksua korotetaan Euroopan kuluttajahintaindeksin muutoksen mukaisesti. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lentoliikenteen päästökauppalakiin vastaa ehdotettu momentti voimassa olevaa sääntelyä ja perustuu direktiivin ylitysmaksun suuruuteen.

93 §. *Ylitysmaksun täytäntöönpano.* Ehdotetun pykälän mukaan ylitysmaksu on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädettäisiin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Ylitysmaksun täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevassa päästökauppalaissa ja lentoliikenteen päästökauppalaissa säädettyä ylitysmaksun täytäntöönpanoa.

94 §. *Päästöoikeuksien palauttamisen laiminlyöntiä koskevat muut seuraamukset.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuden palauttamista koskevista muista seuraamuksista, jotka määrätään päästökauppadirektiivin edellyttämän ylitysmaksun lisäksi. Voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lentoliikenteen päästökauppalakiin verrattuna ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevaa sääntelyä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän olisi palautettava 92 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja palautettujen päästöoikeuksien ylittäviä päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Palautus on tehtävä viimeistään seuraavan vuoden päästöoikeuksia palautettaessa. Päästöoikeuksien palauttamisessa ja mitätöinnissä noudatetaan, mitä 73 ja 78 §:ssä säädettäisiin. Ehdotetun momentin mukaan tarkennetaan velvollisuutta palauttaa päästöoikeudet 93 §:ssä tarkoitetun ylitysmaksun määrittämisestä huolimatta sekä asetetaan uusi määräaika palauttaa palauttamatta jääneet päästöoikeudet. Muilta osin päästöoikeuksien palauttamista koskisi päästökauppalain mukaiset vaatimukset.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Energiavirasto julkaisisi vuosittain tiedot toiminnanharjoittajasta, joka ei olisi palauttanut päästöoikeuksien 73 §:n mukaisesti. Tiedot poistettaisiin vuosittaisen julkaisun yhteydessä, jos toiminnanharjoittaja on palauttanut palauttamatta jääneet päästöoikeudet.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto julkaisisi vuosittain tiedot laivayhtiöistä ja ilma-aluksen käyttäjistä, jotka eivät ole palauttaneet päästöoikeuksiaan 73 ja 75 §:n momentin mukaisesti.

Ehdotetun 4 momentin Energiavirasto kuittaisi konkurssiin asetetun toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän tilillä olevat päästöoikeudet, jos toiminnanharjoittaja, laivayhtiö, ilma-aluksen käyttäjä tai konkurssipesä ei palauta syyskuun 30 päivään mennessä edellisen kalenterivuoden ja sitä edeltävien kalenterivuosien päästöjä vastaavaa määrää päästöoikeuksia, siltä osin kuin päästöoikeuksia on palauttamatta kyseisiltä kalenterivuosilta. Päästöoikeustililtä kuitattaisiin ensisijaisesti konkurssin alkamisen jälkeen aiheutuneita päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia.

Ehdotetun 5 momentin mukaan Energiavirasto voisi jättää kuittaamatta kyseisen kalenterivuoden aikana kirjatut päästöoikeudet, jos konkurssipesä jatkaa toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän toimintaa.

95 §. *Päästöoikeuksien luovutuskielto.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästöoikeuksien luovutuskiellosta. Ehdotettu pykälä vastaa laitosten osalta voimassa olevaa sääntelyä.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Energiaviraston olisi kiellettävä toiminnanharjoittajaa ja Liikenne- ja viestintäviraston laivayhtiötä luovuttamasta päästöoikeuksia, jos toiminnanharjoittaja, laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä ei ole toimittanut tyydyttäväksi todennettua selvitystä maaliskuun 31 päivään mennessä edeltävän vuoden päästöistä. Toiminnanharjoittajan kieltä on laitospäätös. Kielto on voimassa toistaiseksi, kunnes todentamismääräys on toimitettu Energiavirastolle tai Liikenne- ja viestintävirastolle.

Ehdotetun 2 momentin mukaan kilpailuun asetettaessa päästöoikeuksia ei saa luovuttaa kilpailuun asetetun hallinnassa olevalta tililtä ennen kuin kilpailuspesä tai tilalle tullut uusi toimija on palauttanut kilpailuun edeltäneen ja kilpailun ajalta syntyneitä päästöjä vastaavat palauttamatta jääneet päästöoikeudet.

Ehdotetun 3 momentin mukaan viranomaisella voisi kilpailuspesän hakemuksesta määrätä luovutuskiellon koskemaan ainoastaan edellisiltä kalenterivuosilta olevia palauttamattomia päästöoikeuksia sekä kalenterivuoden aikana syntyneitä päästöjä.

Ehdotetun 4 momentin mukaan luovutuskielto voisi kohdistua myös 62 §:ssä tarkoitettua liikaa myönnettyjen maksutta jaettavien päästöoikeuksien takaisinperinnän turvaamiseksi. Takaisinperinnän turvaamiseksi määrätty luovutuskielto voi koskea joko kaikkia tai osaa toiminnanharjoittajan päästöoikeustilillä olevista päästöoikeuksista.

96 §. Hallintopakko. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin hallintopakosta. Pykälä vastaa voimassa olevan päästökauppalaain hallintopakkoa koskevaa säännöstä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Energiavirasto voisi velvoittaa toiminnanharjoittajan ja Liikenne- ja viestintävirasto ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, oikaisemaan laiminlyöntinsä tai muutoin täyttämään velvollisuutensa. Muun velvoitteen kuin päästöoikeuksien palauttamisen tehosteeksi voitaisi asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöntien kustannuksella. Ehdotettu hallintopakko ei koskisi päästöoikeuksien palauttamista koska päästökauppadirektiivin mukaisesti seuraamus on ylitysmaksu, jonka yhteydessä päästöoikeuksien palauttamista koskevaa määräpäivää siirretään seuraavalle vuodelle. Ehdotettu hallintopakko koskisi muita laiminlyöntejä kuten raportoinnin tai todentamisen laiminlyöntiä.

Ehdotetun 2 momentin mukaan uhkasakosta, keskeyttämishuosta ja teettämishuosta säädettäisiin uhkasakkolaissa (1113/1990).

97 §. Päästökaupparikkomus. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päästökaupparikkomuksesta. Laitosten osalta ehdotettu pykälä vastaa rikkomusten osalta voimassa olevaa päästökauppalakia. Verrattuna voimassa olevaan lentoliikenteen päästökauppalaan vastaa pykälä sisällöllisesti pois lukien CORSIA-järjestelmää koskevien velvoitteiden sisällyttämistä päästökaupparikkomuksen piiriin. Pykälässä ehdotetaan lisäksi viranomaistahojen määrittelyn ilmoituksen tekemisestä esitutkintaan sekä säädettäisiin perusteet poiketa ilmoituksen tekemisestä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan päästökappariikkomukseksi katsottaisiin 1 kohdan mukaan jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlöisi hakea päästöluvan taikka päästöjen tarkailusuunnitelman tai vakiomuotoisen tai yksinkertaistetun päästöluvan hyväksyntää.

Ehdotetun 2 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlöisi päästöluvan muuttamista, tarkkailusuunnitelman muuttamista tai laitoksen toiminnan lopettamista koskevan ilmoituksen tekemättä jättämistä tai väärin tietojen ilmoittamista.

Ehdotetun 3 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlöisi toimittaa maksutta jaettavien päästöoikeuksien jakamista ja myöntämispäätöstä varten väärää tietoa.

Ehdotetun 4 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlöisi toimittaa konkurssia tai todentajan raporttia koskevan selvityksen tekemisen tai ilmoittaa niissä väärää tietoa tai laiminlyö toimittaa todentamisraportin.

Ehdotetun 5 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlöisi toimittaa 90 §:n 5 momentissa tarkoitetut asiakirjat tai talenteet.

Ehdotetun 6 kohdan mukaan päästökaupparikkomukseksi katsottaisiin, jos tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta laiminlöisi toimittaa 57 §:ssä tarkoitettuja tietoja laitosten yhdistymisestä tai laitoksen jakautumisesta.

Ehdotetun pykälän 2 momentin mukaan MRV-asetuksen mukaisten meriliikenteen tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksien laiminlyöntien seuraamuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 13 luvun 3 §:ssä. Merenkulun ympäristönsuojelulain pykälässä säädetään, että MRV-asetuksen 8-12 artiklassa säädettyjen tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksien rikkomisesta voidaan määrätä merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon.

Ehdotetun 3 momentin mukaan Energiaviraston tulisi tehdä ilmoitus esitutkintaa varten 1 momentissa tarkoitettusta havaitsemastaan teosta tai laiminlyönnistä, kun teko tai laiminlyönti liittyy toiminnanharjoittajan tämän lain mukaisiin velvoitteisiin. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tehdä ilmoitus esitutkintaa varten 1 ja 2 momentissa tarkoitettusta havaitsemastaan teosta tai laiminlyönnistä silloin, kun teko tai laiminlyönti liittyy ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön tämän lain mukaisiin velvoitteisiin. Ilmoitus voitaisiin kuitenkin jättää tekemättä, jos tekoa on pidettävä olosuhteet huomioon ottaen vähäisenä eikä yleisen edun ole katsottava vaativan syytteen nostamista. Ehdotettu momentti on uusi eikä vastaa voimassa olevaa päästökauppalainsäädäntöä. Pykälän tarkoituksena on selkeyttää tilanteet, joissa viranomaisella voi olla tekemättä ilmoituksen pykälän mukaisista teoista sekä selkeyttää valvovien viranomaisten vastuut.

98 §. Laivayhtiön karkotusmääräys. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin aluksen karkotusmääräyksestä. Karkotusmääräys perustuisi päästökauppadirektiivin sääntelyyn.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa laivayhtiölle karkotusmääräyksen, jos laivayhtiö ei olisi täyttänyt velvollisuuttaan palauttaa päästöoikeuksia kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja jos vaatimusten noudattamista ei olisi onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Liikenne- ja viestintäviraston olisi hallintoasiassa noudatettavan menettelyn mukaan varattava laivayhtiölle tilaisuus tulla kuulluksi ennen karkotusmääräyksen antamista. Karkotusmääräys olisi annettava tiedoksi komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA), muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle. Liikenne- ja viestintäviraston olisi poistettava karkotusmääräys välittömästi, kun laivayhtiö täyttäisi velvoitteensa, joiden turvaamiseksi määräys on annettu, eli palauttaisi päästöoikeudet päästökauppalain taikka jonkin muun jäsenmaan kansallisen lain mukaisesti, jolla on pantu täytäntöön päästökauppadirektiivi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto voisi jättää karkotusmääräyksen antamatta. Jotta karkotusmääräystä ei annettaisi, tulisi laivayhtiö esittää pätevä syy päästöoikeuksien palauttamatta jättämiselle. Lisäksi laivayhtiön tulisi olla ryhtynyt Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi eli päästöoikeuksien palautusvelvoitteen täyttämiseksi. Päästökauppadirektiivissä ei ole mainittu vastaavanlaisista ehdoista, mutta direktiivin mukaan seuraamusten on oltava oikeasuhtaisia. Momentin tarkoituksena olisi täsmentää tilanteita, joissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi jättää karkotusmääräyksen antamatta.

Ehdotetussa 3 momentissa säädettäisiin siitä, miten karkotusmääräyksen saaneiden laivayhtiöiden alusten kanssa meneteltäisiin. Liikenne- ja viestintäviraston olisi evättävä Suomessa tai jossain muussa EU-jäsenmaassa karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön ulkomaisten alusten pääsy satamiinsa. Jos karkotusmääräyksen Suomessa tai jossakin muussa EU-jäsenmaassa saaneen laivayhtiön alus purjehtisi Suomen lipun alla ja se saapuisi johonkin Suomen satamista tai se havaittaisiin jossakin Suomen satamista, tulisi Liikenne- ja viestintäviraston pysäyttää alus.

Ehdotetun 4 momentin mukaan karkotusmääräys ei rajoittaisi merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

99 §. Aluksen pysäyttämismääräys. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin aluksen pysäyttämismääräystä. Pysäyttämismääräys perustuisi päästökauppadirektiivin sääntelyyn. Pysäyttämismääräys eroasi karkotusmääräyksestä siten, että pysäyttämismääräys määrättäisiin Suomen satamassa olevalle Suomen lipun alla purjehtivalle alukselle. Tällöin alusta ei karkotettaisi, vaan se määrättäisiin pysäytettäväksi.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa suomalaisessa satamassa olevalle Suomen lipun alla purjehtivalle alukselle pysäyttämismääräyksen, jos aluksen laivayhtiö ei olisi täyttänyt päästöoikeuksien palautusvelvollisuutta kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja jos vaatimusten noudattamista ei olisi onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Liikenne- ja viestintäviraston olisi hallintoasiassa noudatettavan menettelyn mukaan varattava laivayhtiölle tilaisuus tulla kuulluksi ennen pysäyttämismääräyksen antamista. Pysäyttämismääräys olisi annettava tiedoksi komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA) ja muille jäsenvaltioille. Liikenne- ja viestintäviraston olisi poistettava pysäyttämismääräys välittömästi, kun laivayhtiö on täyttänyt velvoitensa, joiden turvaamiseksi määräys on annettu, eli palauttaisi päästöoikeudet päästökauppalain taikka jonkin muun jäsenmaan kansallisen lain mukaisesti, jolla on pantu täytäntöön päästökauppadirektiivi.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto voisi jättää pysäyttämismääräyksen antamatta. Edellytykset olisivat samat kuin 98 §:ssä ehdotetussa karkotusmääräyksessä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan pysäyttämismääräyksen ja karkottamismääräyksen seuraamukset olisivat käytännössä samat. Liikenne- ja viestintäviraston olisi pysäytettävä pysäyttämismääräyksen saanut Suomen lipun alla purjehtiva alus. Liikenne- ja viestintäviraston olisi evättävä muussa jäsenmaassa pysäyttämismääräyksen saaneen ulkomaisen aluksen pääsy satamiinsa.

Ehdotetun 4 momentin mukaan pysäyttämismääräys ei rajoittaisi merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

100 §. Ilma-aluksen käyttäjän toimintakielto. Ehdotetun pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää Euroopan komissiota määräämään ilma-aluksen käyttäjän toimintakieltoon, jos tämä ei noudata 15 §:ssä säädettyjä lentoliikenteen päästökaupan yleisiä velvoitteita, eikä

vaatimusten noudattamista ei ole pystytty muilla täytäntöönpanotoimilla varmistamaan. Ehdotetun pykälän sisältö vastaa voimassa olevaa lakia lentoliikenteen päästökaupasta.

101 §. Viranomaisen maksulliset suoritteet. Ehdotetun pykälän mukaan viranomainen voisi periä maksua ehdotetun lain mukaisen luvan, ilmoituksen, hyväksymisen tai muun asian käsitte-lystä maksun. Maksullisista suoritteista sekä niiden perinnästä säädettäisiin valtion maksu- perustelaisissa. Ehdotettu pykälä vastaa voimassa olevaa lakia.

17 Luku. Muutoksenhaku ja päätöksen täytäntöönpano

Ehdotetussa 17 luvussa säädettäisiin muutoksenhausta sekä päätöksen täytäntöönpanosta. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin ja lentoliikenteen päästökauppalakiin on muutok- senhakua ehdotettu muutettavaksi monilta osin.

102 §. Muutoksenhaku. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan todentajan päätöksen saisi vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuk- sesta säädettäisiin hallintolaisissa. Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalain säännöstä muutoksenhausta todentajan päätökseen.

Ehdotetun 2 momentin mukaan muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeuden- käynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Muista kuin todentajan ehdotetun lain mukaisista päätöksistä haettaisiin muutosta hallintolaista ja noudatettaisiin yleislaissa säädettyä. Ehdotettu momentti poikkeaa voimassa olevasta päästökauppalaista siten, että päätös päästöoi- keuksien myöntämisestä ja maksutta jaettavia päästöoikeuksien määrän muuttamisesta ei käsi- teltäisi ehdotuksen myötä kiireellisenä. Kiireellistä käsittelyä on perusteltu aikanaan toiminnan- harjoittajien etuna, kun edellä mainitut päätökset annettiin yhtenä päätöksenä, joka koski kaik- kia toiminnanharjoittajia. Valituksen kiireellinen käsittely perustui useamman toiminnanhar- joittajan edun varmistamiseen. Voimassa olevan lain ja myös ehdotetun lain mukaiset päätökset annetaan yksilöidysti toiminnanharjoittajaa kohden, jolloin kiireellinen käsittely muutoksen- haussa ei olisi enää perusteltua.

Ehdotetun 3 momentin mukaan muutoksenhausta päästökauppaviranomaisen julkisoikeudelli- sesta suoritteesta perimään maksuun säädettäisiin valtion maksuperustelaisissa. Ehdotettu mo- mentti vastaa voimassa olevaa päästökauppalakia.

103 §. Päätöksen täytäntöönpano. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin päätöksen täytäntöönpa- nosta.

Ehdotetun pykälän mukaan lain 22, 24, 25, 29, 30, 69, 81 §:n ja komission päästöjen tarkkailu- asetuksen 69 artiklan nojalla tehtyä päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, ellei päätöksen tehnyt viranomainen tai hallintotuomioistuin toisin määrää. Komission päästö- jen tarkkailuasetuksen 70 artiklan nojalla tehtyä päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta silloin kun päästö määrää korjataan päätöksessä alaspäin, jollei päätöksen tehnyt vi- ranomainen tai hallintotuomioistuin toisin määrää. Ehdotetun pykälän myötä suoraan toimeen- pantavia päätöksiä olisi toiminnanharjoittajalle, laivayhtiölle tai ilma-aluksen käyttäjälle edun- suovat päätökset. Näitä olisi tarkkailusuunnitelman hyväksyntää ja muuttamista koskevat pää- tökset, päästölupaa ja sen muuttamista koskevat päätökset, päätös ilmaisjaon kirjaamisesta sekä todentajien hyväksynnästä. Verrattuna voimassa olevaan päästökauppalakiin päätöksen täytän- töönpanosta on poistettu maksutta jaettavia päästöoikeuksia tai niiden määrää koskevan päätök- sen täytäntöönpanoa koskeva säännös, jonka mukaan hallintotuomioistuin ei voisi kieltää tai

keskeyttää täytäntöönpanoa tai antaa muutakaan täytäntöönpanoa koskevaa määräystä. Voimassa olevassa päästökauppalaissa oleva kieltäminen on perustunut menettelyyn, jolloin maksutta jaettavat päästöoikeudet myönnettiin vuosittain yhden kaikkia toiminnanharjoittajia koskevan päätöksen myötä. Tällöin päätöksen toimeenpanon keskeyttäminen olisi estänyt muita kuin valituksen tehneen toiminnanharjoittajan saamista maksutta jaettavia päästöoikeuksia. Menettelystä on luovuttu, jonka myötä myös päätöksen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstä on päivitetty. Verrattuna voimassa olevaan lentoliikenteen päästökauppalakiin on päätöksen täytäntöönpanoa koskevaa säännöstä muutettu. Voimassa olevassa lentoliikenteen päästökauppalaissa kaikki Energiaviraston tai Liikenne- ja viestintäviraston päätöksiä on suoraan noudatettava jollei muutoksenhakuviranomainen toisin määrää.

18 Luku. Voimaantulosäännökset

Ehdotetussa 18 luvussa säädettäisiin ehdotetun lain voimaantulosta, kumottavaksi ehdotetun lain nojalla annettujen viranomaispäätöksiin sovellettavasta laista sekä asetuksia koskevista siirtymäsääöksistä.

104 §. Voimaantulo. Ehdotetun 1 momentin mukaan ehdotettu laki tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024. Voimaantulo vastaa päästökauppadirektiivin toimeenpanon määräaika. Ehdotetun 2 momentin mukaan kumottaisiin voimassa oleva päästökauppalaki ja laki lentoliikenteen päästökaupasta.

105 §. Kumotun lain nojalla annetut viranomaispäätökset. Ehdotetun 1 momentin mukaan kumotun lain nojalla annettua viranomaisen päätöstä tai lupaa, joka on voimassa tämän lain voimaan tullessa, on noudatettava.

Ehdotetun 2 momentin mukaan kumotun lain nojalla annettuihin 4, 5 ja 7 luvun nojalla annetut päätökset käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Edellä mainitut päätökset koskisivat jakokaudella 2013-2020 myönnettyjä maksutta jaettavia päästöoikeuksia sekä hankeyksiköiden käyttöä kyseisellä jakokaudella.

106 §. Eräitä asetuksia koskeva siirtymäsäännös. Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin eräitä asetuksia koskevasta siirtymäsäännöksestä. Ehdotetun pykälän mukaan seuraavat kumotun lain nojalla annetut säädökset jäisivät voimaan: Työ- ja elinkeinoministeriön asetus vakimuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman yksinkertaistetusta riskinarvioinnista (80/2021), Työ- ja elinkeinoministeriön asetus kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista laitoksessa (759/2020), Työ- ja elinkeinoministeriön asetus päästökauppakaudelle 2021–2030 maksutta jaettaviin päästöoikeuksiin liittyvien tietojen tarkkailusta (1079/2019) ja Valtioneuvoston asetus päästökaupan vakiintuneille laitoksille maksutta jaettavien päästöoikeuksien hakemisesta päästökauppakaudelle 2021–2030 (359/2019). Ehdotuksen myötä muut voimassa olevan päästökauppalain sekä lentoliikenteen päästökauppalain nojalla annetut asetukset kumottaisiin.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Esityksessä ehdotetaan päästökauppalain voimaantuloa koskevan Työ- ja elinkeinoministeriön asetus päästökaupan todentajien hyväksymisestä ja todentamistehtävän suorittamisesta (466/2019). Muilta osin voimassa olevan päästökauppalain nojalla annetut säädökset jäisivät voimaan. Lentoliikenteen osalta esityksessä ehdotetaan päästökauppalain voimaantuloa koskevan liikenne- ja viestintäministeriön asetus lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen ja tonnikilometrimerkkien tarkkailusta ja todentamisesta (432/2015) sekä liikenne- ja viestintä-

ministeriön asetus maksutta jaettavista lentoliikenteen päästöoikeuksista (433/2015). Nämä asetukset sisältävät osin teknisluonteista sääntelyä suoraan sovellettavista Euroopan unionin asetuksista, osin päästökauppadirektiivin uudistuksen yhteydessä vanhentunutta sääntelyä sekä osin sisältönsä puolesta paremmin lain tasolle kuuluvaa sääntelyä, joista jälkimmäiset kysymykset on huomioitu päästökauppalain ja sen liitteiden laadinnassa.

9 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024.

10 Toimeenpano ja seuranta

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Esitykseen sisältyy uusia tehtäviä ja olemassa olevien tehtävien laajennuksia, jotka lisäävät viranomaisten voimavaroja.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Päästökauppadirektiivin kansallista täytäntöönpanoa on arvioitu perustuslain ja säätämisyjärjestyksen kannalta hallituksen esityksessä päästökauppalaiksi (HE 49/2004 vp) ja perustuslakivaliokunnan siitä antamassa lausunnossa (PeVL 14/2004 vp), sekä hallituksen esityksessä päästökauppalaiksi (HE 315/2010 vp). Perustuslakivaliokunta esitti lausunnossaan PeVL 14/2004 vp, että päästökauppalakiesitys (HE 49/2004 vp) voidaan käsitellä tavallisessa lain säätämisyjärjestyksessä. Lentoliikenteen päästökauppaa on arvioitu perustuslain ja säätämisyjärjestyksen kannalta hallituksen esityksessä lentoliikenteen päästökauppalaiksi (HE 209/2009 vp) ja perustuslakivaliokunnan siitä antamassa lausunnossa (PeVL 36/2009 vp). Lausunnossaan perustuslakivaliokunta katsoi sääntelylle olevan perustuslain 20 §:n 1 momenttiin tukeutuvat hyväksyttävät perusteet ja sääntelyn olevan riittävän tarkkarajaisia eikä se muodostu perustuslain näkökulmasta lentoliikenteen harjoittajia kohtaan suhteettomaksi. Ehdotusta ei kokonaisuutena pidetty perustuslain 15 §:n 1 momentissa turvatun omaisuuden suojan tai 18 §:n 1 momentissa vahvistetun elinkeinovapauden kannalta ongelmallisena.

Esityksessä ehdotetut laitoksia ja lentoliikenteen päästökauppaa koskevat ehdotukset vastaavat pitkälti voimassa olevan päästökauppalain ja lentoliikenteen päästökauppalain säännöksiä. Päästökauppadirektiivin muutosten myötä tehdyt laitosten soveltamisalan muutokset sekä laitosten ja lentoliikenteen ilmaisjakoa koskevat muutokset katsotaan vastaavan perustuslain ja säätämisyjärjestyksen kannalta aikaisemmissa hallituksen esityksissä esitettyjä vaatimuksia niin hyväksyttävien perusteiden kuin säätämisyjärjestyksen tarkkarajaisuuden kannalta. Ehdotettua sääntelyä voidaan pitää hyväksyttävänä ja kannatettavana perustuslain 20 §:n 1 momentissa tarkoitettua ympäristöä koskevan perusoikeuden näkökulmasta.

Esitykseen sisältyy päästökaupan merkittävä laajentuminen meriliikenteeseen sekä uuden CORSIA-järjestelmän perustaminen, joiden suhdetta perustuslakiin ja sääätämisyjärjestykseen on arvioitava tarkemmin.

12.1 Päästökaupan laajentuminen meriliikenteeseen

Ympäristö

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Vastuu kohdistuu sekä julkiseen valtaan että yksityisiin luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Perustuslain 20 § säännös kytkeytyy perustuslain 22 §:ssä säädettyyn julkisen vallan velvollisuuteen turvata perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Perustuslain 20 ja 22 § velvoittavat yhdessä julkista valtaa pyrkiään ympäristönsuojelua edistäviin lainsäädäntö- ja budjettiratkaisuihin.

Perustuslain uudistuksen yhteydessä lain esitöiden mukaan ympäristöperusoikeutta koskevan säännöksen piiriin kuuluvat sekä ympäristön tuhoutumisen tai pilaantumisen estäminen, että aktiiviset luonnolle suotuisat toimet. Säännös ilmaisee ihmisten kaikinpuolisen vastuun sellaisesta taloudellisen ja yhteiskunnallisen toiminnan kokonaislinjasta, joka turvaa elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Lain esitöiden mukaan jokaisen velvollisuudet luontoa kohtaan voidaan ymmärtää joko luonnon itseisarvosta lähteviksi tai ilmaukseksi kaikille ihmisille jakamattomasti kuuluvasta oikeudesta. Tällaisen ihmisoikeuden subjekteina voidaan pitää myös tulevia ihmiskupolvia. Myös perustuslakivaliokunta on todennut 1 momentin taustalla olevan ajatus siitä, että sääntelyyn liittyy erityisen vahvasti luonnon itseisarvon ja tulevien sukupolvien oikeuksien ulottuvuus (PeVL 38/1998 vp, PeVL 21/1996 vp, PeVM 25/1994 vp).

Ehdotetulla päästökaupan laajentamisella meriliikenteeseen voidaan hillitä päästöjen lisääntymisestä aiheutuvia haittoja sekä riskejä yhteiskunnille ja luonnolle. Ehdotettua sääntelyä voidaan pitää hyväksyttävänä ja kannatettavana ympäristöä koskevan perusoikeuden kanssa.

Kotirauhan suoja

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikenlaiset pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat (PeVL 16/2004 vp). Kulkuneuvoissa, kuten aluksissa, olevien asuntojen on perustuslakivaliokunnan käytännössä katsottu jäävän kotirauhan eräänlaiselle reuna-alueelle (Ks. esim. PeVL 40/2002 vp ja PeVL 8/1994 vp). Aluksia käytetään sekä liikkumiseen että asumiseen, ja valiokunta on todennut tällaisen kaksinaiskäytön voivan olla valtiosääntöoikeudelliselta kannalta huomionarvoinen seikka. Kotirauhan suojan varsinaisen ytimen ei ole katsottu vaarantuvan säädettäessä tarkastustoimivallan ulottumisesta sellaisiin myös asumiseen käytettäviin tiloihin, joissa harjoitetaan ammattitoimintaa (PeVL 21/2010 vp).

Ehdotetun päästökauppalaian mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvomiseksi toimittaa tarkastus laivayhtiön hallinnassa olevissa tiloissa, jotka eivät kuulu kotirauhan piiriin. Näin ollen ehdotettu tarkastusvaltuutta koskeva pykälä rajaisi nimenomaisesti ulkopuolelle kotirauhan piiriin kuuluvat tilat. Ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnat kantaa siitä, että näin tulisi menetellä erityisesti tilanteissa, joissa kohteena olevissa tiloissa on myös asumiseen käytettyjä tiloja.

Omaisuuksensuoja

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuksensuojaan sisältyy muun ohella yksilöiden vapaus määrätä omaisuudestaan haluamallaan tavalla. Luonnollisten henkilöiden ohella omaisuuksensuoja ulottuu myös yleisenä oikeusperiaatteena oikeushenkilöihin. Sopimusvapautta ei nimenomaisesti suojata perustuslaissa, vaan se kuuluu lähtökohtaisesti tavallisen lainsäädännön alaan. Omaisuuksensuojaa turvaava yleislauseke suojaa kuitenkin tietyssä määrin myös sopimusvapautta. Esimerkiksi velvollisuus sopia jostakin asiasta rajoittaa valtaa päättää sopimussuhteistaan.

Perustuslain suoja omaisuudelle turvaa myös sopimussuhteiden pysyvyyttä. Varallisuus oikeudellisten oikeustoimien pysyvyyden suojan taustalla on ajatus oikeussubjektien perusteltujen odotusten suojaamisesta taloudellisissa asioissa (ks. esim. PeVL 21/2004 vp). Perusteltujen odotusten suojaan on valiokunnan käytännössä katsottu kuuluvan oikeus luottaa sopimussuhteen kannalta olennaisia oikeuksia ja velvollisuuksia sääntelevän lainsäädännön pysyvyyteen niin, että tällaisia seikkoja ei voida säännellä tavalla, joka kohtuuttomasti heikentäisi sopimusosapuolten oikeusasemaa (PeVL 21/2004 vp, PeVL 42/2004 vp).

Esityksessä ehdotetaan, että kun polttoaineen hankinnasta tai aluksen käytöstä vastaisi sopimusjärjestelyn mukaisesti viime kädessä muu taho kuin laivayhtiö, olisi laivayhtiöllä oikeus saada kyseiseltä taholta korvaus päästöoikeuksien palauttamisesta aiheutuvista kustannuksista. Kustannusten siirtoa koskevaa sääntelyä ei kuitenkaan sovellettaisi ennen lain voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin. Pykälä perustuisi päästökauppadirektiiviin, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että laivayhtiöillä on oikeus saada korvaus kyseisissä tilanteissa. Ehdotettu sääntely rajoittaisi laivayhtiöiden vapautta päättää sopimussuhteistaan. Sääntelyn tarkoituksena olisi saastuttaja maksaa –periaatteen mukaisesti sekä tehokkuustoimenpiteiden ja puhtaampien polttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi varmistaa se, että kustannuksista on vastaa taho, joka on vastuussa aluksen kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavista päätöksistä. Lisäksi ehdotettu sääntely olisi ajallisesti rajattu niin, että sitä ei sovellettaisi ennen lain voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin. Siten sopimussuhteiden pysyvyys olisi turvattu.

Ehdotettu sääntely laivayhtiön karkotusmääräyksestä ja aluksen pysäyttämismääräyksestä rajoittaa myös laivanisännän mahdollisuutta käyttää vapaasti omaisuuttaan, minkä vuoksi säännöksiä tulee arvioida myös perustuslain 15 §:ssä säädetyn omaisuuden suojan kannalta. Omaisuuksensuojaa ja elinkeinovapautta ei kuitenkaan rajoitettaisi enemmän kuin on tarpeellista, jos vaatimukset ja toimenpiteet perustuvat yksityiskohtaisesti lakiin ja rajoitukset perustuvat painavaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen.

Lisäksi omaisuuksensuojasäännösten kannalta arvioituna laivayhtiön taloudellinen toimintavapaus voisi rajoittua tilanteissa, joissa laivayhtiöllä ei ole mahdollisuutta ostaa päästöoikeuksia markkinoilta kohtuullisella hinnalla tai päästöoikeuksia ei ole lainkaan tarjolla. Meriliikenteessä laivayhtiön toimintavapauden rajoittuminen voisi tulla kyseeseen tilanteessa, jossa toimija joutuisi rajoittamaan liikennettään, jos päästöjä ei muuten saataisi vähennettyä. Päästökaupparjestelmästä voisi siis välillisesti aiheutua omaisuuden käyttörajoituksia omaisuuksensuojasäännösten kannalta tarkasteltuna. Rajoitusten peruste olisi kuitenkin yleishyödyllinen eli kasvihuonekaasujen päästövähennysvelvoitteen täyttäminen. Päästökaupan laajentaminen meriliikenteeseen edistäisi perustuslain 20 §:n ympäristöperusoikeutta, mitä voidaan pitää hyväksyttävänä ja painavana syynä omaisuuksensuojan rajoittamiselle.

Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslain mukaista elinkeinovapauden periaatetta pidetään elinkeinonharjoittamista koskevana pääsääntönä, josta poikkeaminen on kuitenkin luvanvaraistamisella mahdollista. Vaatimus viranomaisen myöntämästä luvasta työn, ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen merkitsee rajoitusta elinkeinovapauteen. Ehdotetun sääntelyn mukaan laivayhtiön ei tarvitsisi hakea päästölupaa. Ehdotettuun sääntelyyn kuuluu kuitenkin erilaisia päästöjen tarkkailu- ja raportointivelvoitteita. Lisäksi päästöjen tarkkailusuunnitelma tulisi saattaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi sekä velvoitteiden laiminlyönnistä asetettaisiin seuraamukset.

Päästökaupan soveltamisella meriliikenteeseen rajoitettaisiin jossain määrin elinkeinovapautta. Ehdotetun lain mukaan laivayhtiön tulisi hankkia huutokaupan kautta päästöoikeuksia, minkä lisäksi toimintaan kohdistuisi tarkkailu- ja raportointivelvoitteita. Meriliikenteeseen liittyy jo nykyisellään erilaisia pätevyyskirjoja ja kelpoisuustodistuksia. Myös aluksen päästötietoihin liittyy jo tällä hetkellä sitovia velvoitteita, sillä elinkeinonharjoittaja on jo ennen päästökauppadiirektiivin laajentamista ollut MRV-asetuksen mukaan velvollinen tarkkailemaan ja raportoi- maan hiilidioksidipäästöjään. Meriliikenteen päästökaupassa on siten kysymys sellaisesta toi- minnasta, johon kohdistuu jo muun lainsäädännön mukaisia velvoitteita. Elinkeinovapautta rajoittavalle sääntelylle voidaan katsoa olevan hyväksyttävät perusteet perustuslain 20 §:n ym- päristöperusoikeuden kautta.

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Päästökauppadiirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on annettava säännökset seuraamuksista, joita sovelletaan direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden tulee jul- kaista päästöoikeuksien palautusvelvoitteen laiminlyöneiden toimijoiden nimet, sekä määrät- tävä maksamaan liikapäästöistä sakkoa. Päästölaissa on lisäksi säädetty päästökaupparikko- muksesta, josta voidaan määrätä sakkoa. Meriliikenteen osalta direktiivissä on säädetty myös karkotus- ja pysäyttämismääräyksestä. Päästökauppadiirektiivin mukaan tulosataman jäsenval- tion toimivaltainen viranomaisen voi antaa päästöoikeuksien palautusvelvoitteen laiminlyö- neelle laivayhtiölle karkotus- tai pysäyttämismääräyksen.

Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklassa on määritelty kaksoisrangaistavuuden kielto (ne bis in idem -kielto), jonka mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi. Perustuslakivaliokunta on katsonut kaksoisrangaistavuuden kiellon kattavan myös samaa tekoa koskevat rangaistusluonteiset hallinnolliset seuraamukset (PeVL 15/2014 vp).

Rangaistuksenluonteisina hallinnollisena seuraamuksena ei ole pidettävä hallintopakon keinoja, kuten turvaamistoimia ja uhkasakkoa. Lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseen tai palautta- miseen tähtäävät viranomaisen toimenpiteet eivät ole rangaistusluonteinen seuraamus silloin- kaan, kun sen perusteena olevat teot ovat johtuneet luvanhaltijan tahallisesta menettelystä tai saattaneet täyttää rikoksen tunnusmerkistön. Karkotusmääräys on eräänlainen hallinnollinen turvaamistoimi, jolloin kyseessä on puhtaasti hallinnollinen, ei-rangaistusluonteinen seura- mus. Kaksoisrangaistavuuden kielto ei estä määräämästä hallinnollista seuraamusta rikosoikeu- dellisten sanktioiden ohella. Täten kaksoisrangaistavuuden kielto ei tulisi arvioitavaksi tapauk- sessa. Lisäksi karkotusmääräys määrättäisiin alukselle ja sakko luonnolliselle henkilölle. Perus-

tuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Täten myös hallinnollisista seuraamuksista tulee säätää perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla.

12.2 CORSIA-järjestelmän toimeenpano

Ympäristö

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Vastuu kohdistuu sekä julkiseen valtaan että yksityisiin luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöön koskevaan päätöksentekoon. Perustuslain 20 § säännös kytkeytyy perustuslain 22 §:ssä säädettyyn julkisen vallan velvollisuuteen turvata perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Perustuslain 20 ja 22 § velvoittavat yhdessä julkista valtaa pyrkiään ympäristönsuojelua edistäviin lainsäädäntö- ja budjettiratkaisuihin.

Perustuslain uudistuksen yhteydessä lain esitöiden mukaan ympäristöperusoikeutta koskevan säännöksen piiriin kuuluvat sekä ympäristön tuhoutumisen tai pilaantumisen estäminen, että aktiiviset luonnolle suotuisat toimet. Säännös ilmaisee ihmisten kaikinpuolisen vastuun sellaisesta taloudellisen ja yhteiskunnallisen toiminnan kokonaislinjasta, joka turvaa elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Lain esitöiden mukaan jokaisen velvollisuudet luontoa kohtaan voidaan ymmärtää joko luonnon itseisarvosta lähteviksi tai ilmaukseksi kaikille ihmisille jakamattomasti kuuluvasta oikeudesta. Tällaisen ihmisoikeuden subjekteina voidaan pitää myös tulevia ihmiskupolvia. Myös perustuslakivaliokunta on todennut 1 momentin taustalla olevan ajatus siitä, että sääntelyyn liittyy erityisen vahvasti luonnon itseisarvon ja tulevien sukupolvien oikeuksien ulottuvuus (PeVL 38/1998 vp, PeVL 21/1996 vp, PeVM 25/1994 vp).

Ehdotetulla CORSIA-järjestelmän toimeenpanolla voidaan maailmanlaajuisesti hillitä kansainvälisen lentoliikenteen päästöjen lisääntymisestä aiheutuvia haittoja sekä riskejä yhteiskunnille, luonnolle ja terveydelle. Ehdotettua sääntelyä voidaan pitää hyväksyttävänä ja kannatettavana ympäristöä koskevan perusoikeuden kanssa.

Omaisuuksensuoja

Perustuslain 15 §:n 1 momentin mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuudensuojaan sisältyy muun ohella yksilöiden vapaus määrätä omaisuudestaan haluamallaan tavalla. Luonnollisten henkilöiden ohella omaisuudensuoja ulottuu myös yleisenä oikeusperiaatteena oikeushenkilöihin. Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että laissa asetettavien velvollisuuksien koskiessa pörssiyrityksiä tai muita varallisuusmassaltaan huomattavia oikeushenkilöitä lainsäätäjän liikkumavara on omaisuudensuojan näkökulmasta lähtökohtaisesti suurempi kuin silloin, kun sääntelyn vaikutukset muodostuisivat hyvin välittömiksi oikeushenkilön taustalla olevien luonnollisten henkilöiden asemalle (PeVL 9/2008 vp, PeVL 10/2007/ vp, PeVL 54/2005 vp). Valiokunta on niin ikään katsonut, että mitä etäämpänä oikeushenkilö on yksilöistä ja mitä vähäisempiä ja välillisempiä ovat ehdotettujen toimenpiteiden vaikutukset yksilöiden konkreettisiin taloudellisiin etuihin, sitä epätodennäköisemmin oikeushenkilöön kohdistuvat toimenpiteet voivat olla ristiriidassa perustuslaissa turvatun omaisuudensuojan kanssa (PeVL 17/1997 vp, PeVL 45/1996 vp).

Omaisuuksuojasäännösten kannalta arvioituna ilma-aluksen käyttäjän taloudellinen toimintavapaus voisi rajoittua tilanteissa, joissa ilma-aluksen käyttäjällä ei ole mahdollisuutta ostaa ilmastoyksiköitä markkinoilta kohtuullisella hinnalla tai ilmastoyksiköitä ei ole lainkaan tarjolla. Ilma-aluksen käyttäjän toimintavapauden rajoittuminen voisi tulla kyseeseen tilanteessa, jossa toimija joutuisi rajoittamaan liikennettään, jos päästöjä ei muuten saataisi vähennettyä. CORSIA-järjestelmästä voisi siis välillisesti aiheutua omaisuuden käyttörajoituksia omaisuuksuojasäännösten kannalta tarkasteltuna. Kyse on kuitenkin varsin teoreettisesta tilanteesta, sillä CORSIA:n kokonaiskustannukset ovat vähäiset verrattuna päästökauppajärjestelmään, ilmastoyksiköt ovat huomattavasti päästöoikeuksia edullisempia ja ilmastoyksiköitä on markkinoilla runsaasti. CORSIA-järjestelmän piirissä on myös ainoastaan yksi Suomen hallinnoima ilma-aluksen käyttäjä, eli edellä mainitulla tavalla varallisuusmassaltaan huomattava pörssi-yhtiö Finnair. Nyt ehdotettujen rajoitusten peruste olisi lisäksi yleishyödyllinen, eli kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hillintä. CORSIA-järjestelmän toimeenpano edistäisi perustuslain 20 §:n ympäristöperusoikeutta, mitä voidaan pitää hyväksyttävänä ja painavana syynä omaisuuksuojan rajoittamiselle.

Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslain mukaista elinkeinovapauden periaatetta pidetään elinkeinonharjoittamista koskevana pääsääntönä, josta poikkeaminen on kuitenkin luvanvaraistamisella mahdollista. Vaatimus viranomaisen myöntämästä luvasta työn, ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen merkitsee rajoitusta elinkeinovapautteen. Ehdotetun sääntelyn mukaan ilma-aluksen käyttäjän ei tarvitsisi hakea CORSIA-järjestelmän johdosta toimintalupaa, mutta ehdotettuun sääntelyyn sisältyy kuitenkin erilaisia päästöjen tarkkailu- ja raportointivelvoitteita. Lisäksi päästöjen tarkkailusuunnitelma tulisi saattaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi, joskin suunnitelma on hallinnollisen taakan vähentämiseksi yhteinen päästökaupan kanssa. Ottaen huomioon järjestelmään liittyvien velvoitteiden määrän sekä niiden toteuttamisen varmistamiseksi säädetyt hallintopakon keinot, voidaan kokonaisuuden katsoa ainakin jossain määrin rinnastuvan luvanvaraisuuteen. Näin ollen CORSIA-järjestelmän toimeenpanolla rajoitettaisiin jossain määrin ilma-alusten käyttäjien elinkeinovapautta.

Ehdotetun lain mukaan ilma-aluksen käyttäjän tulisi lisäksi ostaa päästökauppadirektiivin nojalla annettujen säädösten mukaisia ilmastoyksiköistä kansainvälisistä päästövähennyshankkeista ja mitätöidä ne todennetusti Liikenne- ja turvallisuusviraston ilmoittamien hyvitysvelvoitteiden toteuttamiseksi. Arvioitaessa velvoitteita ja niihin liittyviä kustannuksia voidaan kuitenkin todeta, että ne ovat selvästi vähäisempiä kuin päästökaupassa, johon lentoliikenne on kuulunut vuodesta 2012 lähtien. Lentoliikenne on myös maailmanlaajuisena ja turvallisuuskriittisenä toimialana poikkeuksellisen säädelty niin kansallisin kuin kansainvälinen säädöksin. CORSIA-järjestelmään liittyy jo tällä hetkellä sitovia velvoitteita suoraan sovellettavan unionilainsäädännön kautta, sillä ilma-aluksen käyttäjä on jo ennen nyt toimeenpantavia päästökauppadirektiivin muutoksia ollut velvollinen tarkkailemaan ja raportoimaan hiilidioksidipäästöjään. CORSIA-järjestelmä on myös toimialan kannattama, koska maailmanlaajuisena järjestelmänä se ehkäisee kilpailun vääristymistä verrattuna alueellisiin tai kansallisiin ilmastotoimiin. Edellä mainituista syistä elinkeinovapautta jossain määrin rajoittavalle sääntelylle voidaan katsoa olevan hyväksyttävät perusteet perustuslain 20 §:n ympäristöperusoikeuden kautta.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

Ponsi

Koska päästökauppadirektiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Päästökauppalaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 Luku

Lain tavoite ja määritelmät

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on edistää laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä kustannustehokkaasti ja taloudellisesti.

Tällä lailla pannaan osaltaan täytäntöön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, jäljempänä päästökauppadirektiivi.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *kasvihuonekaasuilla* hiilidioksidia, metaania, dityppioksidia, fluorihiiivityä, perfluorihiiivityä ja rikkiheksafluoridia sekä muita ilmakehän sekä luonnollisia että ihmisen toiminnan aiheuttamia kaasumaisia ainesosia, jotka ottavat vastaan ja lähettävät edelleen infrapunasäteilyä;

2) *päästöillä* laitoksen lähteistä, ilma-aluksesta tai aluksesta päästettyjä kasvihuonekaasuja;

3) *hiilidioksiditonnia vastaavalla määrällä* tai *hiilidioksidiekvivalenttitonnulla* yhtä tonnia hiilidioksidia tai muun kasvihuonekaasun määrää, jolla on vastaava vaikutus maapallon lämpenemiseen kuin tonnilla hiilidioksidia;

4) *päästökaupalla* päästökauppadirektiivin 1 artiklassa perustettua järjestelmää, joka kattaa direktiivin I liitteessä olevat toiminnot;

5) *päästöoikeudella* päästökauppadirektiivissä tarkoitettua oikeutta päästää kasvihuonekaasuja ilmaan yhtä hiilidioksiditonnia vastaava määrä tietyssä ajanjaksona;

6) *päästökauppakaudella* ajanjaksoa, missä liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien kokonaismäärä rajataan vastaamaan päästöjen sallittua enimmäismäärää soveltamisalaan kuuluvilla aloilla;

7) *lineaarisella vähennyskertoimella* prosenttia, jolla liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien määrää vähennetään vuosittain päästökauppakauden 2008-2012 puolivälistä alkaen. Vuosina 2021-2023 lineaarinen vähennyskerroin on 2,2 prosenttia, vuosina 2024-2027 4,4 prosenttia ja vuodesta 2028 alkaen 4,4 prosenttia.

8) *Unionin rekisterillä* päästökauppadirektiivin 19 artiklassa tarkoitettua tietojärjestelmää, jonka avulla seurataan päästöoikeuksien myöntämistä, hallussapitoa, siirtämistä ja mitätöimistä sekä taataan tarvittaessa tietojen luottamuksellisuus ja yleisön oikeus tutustua julkisiin tietoihin.

9) *markkinavakaussvarannolla* Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä (EU) 2015/1814 perustettua varantoa, mihin huutokaupattavaksi tarkoitettuja päästöoikeuksia siirretään tai mistä niitä palautetaan huutokaupattavaksi, kun liikkeellä olevien päästöoikeuksien kokonaismäärälle kyseisessä päätöksessä asetetut rajat ylittyvät tai alittuvat.

10) *huutokauppapaikalla* jäsenvaltioiden huutokauppa-asetuksen 26 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämää palveluntarjoajaa, joka vastaa päästöoikeuksien huutokauppaamisesta ja muista sille huutokauppa-asetuksen 27 artiklassa osoitetuista tehtävistä.

11) *Kiotoon pöytäkirjalla* Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen Kiotoon pöytäkirjaa SopS 13/2005;

12) *hankeyksiköllä* Kiotoon pöytäkirjan 6 artiklan mukaisesta hankkeesta peräisin olevaa päästövähennysyksikköä tai pöytäkirjan 12 artiklassa määrätyn puhtaan kehityksen mekanismin mukaista sertifioitua päästövähennystä;

13) *laitoksella* kiinteää teknistä kokonaisuutta, jossa harjoitetaan yhtä tai useampaa I liitteessä tarkoitettua toimintaa sekä siihen teknisesti tai toiminnallisesti kiinteästi liittyvää toimintaa, joka mahdollisesti vaikuttaa päästöihin ja pilaantumiseen;

14) *poltoilla* polttoainoiden hapetusta riippumatta tavasta, jolla tällä prosessilla tuotettua lämpöä, sähköä tai mekaanista energiaa käytetään, ja muuta tähän välittömästi liittyvää toimintaa, mukaan luettuna savukaasun puhdistus;

15) *toiminnanharjoittajalla* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, jolla on tosiasiallinen määräysvalta laitoksen toiminnasta;

16) *laitoksen tuotantokapasiteetilla* sitä teollisen tuotannon tuotantomäärää, jonka laitos tai laitoksen osa pystyisi tuottamaan vuodessa toimiessaan 365 päivää 24 tuntia päivässä täydellä nimellisteholla;

17) *monialaisella korjauskertoimella* komission päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 5 kohdan nojalla kullekin vuodelle määräämää, maksutta jaettavien päästöoikeusmäärien mahdolliseen alentamiseen tarkoitettua kerrointa;

18) *uudella osallistujalla* laitosta, joka on saanut päästöluvan ensimmäisen kerran päästökauppadirektiivin 3 artiklan h kohdassa tarkoitettuna kaudella;

19) *vakiintuneella laitoksella* laitosta, joka on saanut päästöluvan ensimmäisen kerran viimeistään komission ilmaisjakoasetuksen vakiintuneen laitoksen määritelmässä tarkoitettuna päivänä;

20) *jakokaudella* viisivuotiskautta, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2021, ja kutakin sitä seuraavaa viisivuotiskautta;

21) *viiteajanjaksolla* viittä kalenterivuotta, jotka edeltävät määräaika tietojen toimittamiselle komissiolle direktiivin 2003/87/EY 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti;

22) *vertailuarvolla* komission ilmaisjakoasetuksessa vahvistettuja vertailuarvoja, jota käytetään maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskennan perustana ja jotka tarkistetaan kullekin jakokaudelle;

23) *laivayhtiöllä* aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaajaa, jolle aluksen omistaja on siirtänyt vastuun aluksen toiminnoista, ja joka on vastuun ottaessaan suostunut ottamaan hoitaakseen kaikki Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 336/2006 liitteessä I vahvistetusta alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä johtuvat velvoitteet ja vastuut;

24) *meriliikennetoiminnalla* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 soveltamisalaan kuuluvien bruttovetoisuudeltaan 5 000 ja sitä suurempien alusten matkoja, joiden tarkoituksena on matkustajien tai rahdin kuljettaminen kaupallisissa tarkoituksissa sekä tällaisten alusten käyntisatamissa oloa sekä 1 tammikuuta 2027 lähtien myös bruttovetoisuudeltaan 5 000 ja sitä suurempien offshore-alusten matkoja tai käyntisatamassa oloa;

25) *matkalla* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 meriliikenteen hiilidioksidi-päästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta 3 artiklan c alakohdassa määriteltyä matkaa;

26) *käyntisatamalla* satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta, tai satamaa, jossa offshore-alus pysähtyy vaihtamaan miehistön, siten, että lukuun ei oteta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa muun aluksen kuin offshore-aluksen miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta ja sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia siirtoja aluksesta toiseen, pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi, eikä konttialusten pysähdyksiä naapurimaassa sijaitsevassa konttien jälleenlaivaussatamassa, joka on merkitty päästökauppadirektiivin 3 g a artiklan 2 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä olevaan luetteloon;

27) *risteilymatkustaja-aluksella* matkustaja-alusta, jossa ei ole lastikantta ja joka on suunniteltu yksinomaan matkustajien kaupalliseen kuljettamiseen merimatalla yömajoituksessa;

28) *MRV-asetuksella* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/0211 asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta niin, että voidaan ottaa huomioon meriliikennetoiminnan sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään ja muiden kasvihuonekaasujen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännöt sekä muun tyyppisten alusten päästöt

29) *lentoliikenteen muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksilla* lain soveltamisalaa kuuluvasta lentotoiminnasta polttoaineen polton aikana ilmaan päästettyjen typen oksidien (NOx), noki-hiukkasten ja hapettuneiden rikkilajien ilmastoon kohdistuvia vaikutuksia sekä vesihöyryn vaikutuksia, mukaan lukien tiivistymisvanat;

30) *ilma-aluksen käyttäjällä* luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka käyttää ilma-alusta sen suorittaessa päästökaupan piiriin kuuluvaa ilmailutoimintaa, tai jos kyseinen henkilö ei ole tiedossa tai ilma-aluksen omistaja ei ole yksilöinyt käyttäjää, ilma-aluksen omistajaa;

31) *kaupallisen ilma-aluksen käyttäjällä* ilma-aluksen käyttäjää, joka tarjoaa korvausta vastaan säännöllisiä tai muita kuin säännöllisiä lentoliikennepalveluja matkustajien, rahdin tai postin kuljettamiseksi;

32) *kestävällä lentopolttoaineella* kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa 2023/XX/EU tarkoitettuja polttoaineita, jotka eivät ole peräisin fossiilista polttoaineista;

33) *CORSIA-järjestelmällä* päästökauppadirektiivin 28 b artiklassa tarkoitettua kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen sääntelyä koskevaa markkinaperusteista toimenpidettä;

34) *Säännellyllä yhteisöllä* polttoaineen jakelijaa, joka luovuttaa valmisteverolain 8 § mukaisesti polttoainetta kulutukseen

35) *komission CORSIA-MRV-asetuksella* päästökauppadirektiivin 28 c artiklan nojalla annettua komission delegoitua asetusta;

36) *komission rekisteriasetuksella* päästökauppadirektiivin 19 artiklan 3 kohdan nojalla annettua komission asetusta;

37) *komission päästöjen tarkkailuasetuksella* päästökauppadirektiivin 14 artiklan 1 kohdan nojalla annettua päästöjen tarkkailua ja raportointia koskevaa komission asetusta;

38) *komission ilmaisjakosäädöksellä* päästöoikeuksien yhdenmukaistettua maksutta tapahtuvaa jakoa koskevien unionin laajuisten siirtymäsäännösten vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY 10 a artiklan mukaisesti annettua komission päätöstä 2011/278/EU;

39) *komission todentamisasetuksella* päästökauppadirektiivin 15 artiklan nojalla annettua todentamista ja todentajien akkreditointia koskevaa komission asetusta;

40) *komission ilmaisjakoasetuksella* komission päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 1 kohdan nojalla antamaa asetusta maksutta jaettavien päästöoikeuksien yhdenmukaistetuista jakoperusteista;

41) *komission ilmaisjaon mukautussäädöksellä* komission päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 21 kohdan nojalla antamaa säädöstä maksutta jaettavien päästöoikeusmäärien muuttamisesta;

42) *komission huutokauppa-asetuksella* komission päästökauppadirektiivin 10 artiklan 4 kohdan nojalla antamaan säädöstä päästöoikeuksien huutokauppaamisesta;

43) *komission CORSIA-MRV-asetuksella* päästökauppadirektiivin 28 c artiklan nojalla annettua komission delegoitua asetusta;

44) *MRV-asetuksella* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/0211 asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta niin, että voidaan ottaa huomioon meriliikennetoiminnan sisällyttäminen EU:n päästökauppa-järjestelmään ja muiden kasvihuonekaasujen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännöt sekä muun tyyppisten alusten päästöt

2 Luku

Soveltamisala ja sen rajaukset

3 §

Lain yleinen soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökauppaan sekä lentoliikenteen CORSIA-järjestelmään. Lisäksi tätä lakia sovelletaan rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökaupparjestelmän vuoden 2024 päästötietojen raportointiin.

4 §

Euroopan unionin lainsäädäntö

Tätä lakia sovelletaan laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökauppaan ja CORSIA-järjestelmää koskevien Euroopan unionin säädösten täytäntöönpanoon siltä osin kuin niiden täytäntöönpanosta ei säädetä muussa laissa.

5 §

Laitokset

Tätä lakia sovelletaan laitoksiin, joissa harjoitetaan liitteessä I mainittua toimintoa sekä laitoksista aiheutuneisiin liitteessä I mainittuihin kasvihuonekaasuihin.

Tätä lakia sovelletaan myös liitteen I kohdassa x mainitun kokonaispolttoainetehon alittavaan laitokseen, jos sen pääasiallinen tarkoitus on lämmön tuottaminen kaukolämpöverkkoon ja vähintään yhden samaan kaukolämpöverkkoon liitetyn laitoksen kokonaispolttoaineteho on yli 20 megawattia ja se tuottaa lämpöä toimitettavaksi pääasiassa kaukolämpöverkkoon.

I Liitteen 1 kohdan mukaiseen laitokseen, jossa ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaisessa ympäristöluvassa annettujen määräysten mukaisesti noudatetaan jätteiden polttolaitosta koskevia vaatimuksia, sovelletaan ainoastaan tämän lain mukaisia päästöjen tarkkailusta, ilmoittamisesta ja todentamisesta koskevia vaatimuksia.

Jos laitos kuuluu edellä 1 tai 2 momentin perusteella lain soveltamisalaan, tätä lakia sovelletaan kaikkiin kyseisen laitoksen tai laitoksen osan yksiköihin, joissa poltetaan polttoaineita.

Jos laitoksen toimintaa on kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi muutettu siten, että laitoksen kokonaispolttoaineteho on korkeintaan 20 MW ja toiminnanharjoittaja on ilmoittanut Energiavirastolle laitoksen jatkavan päästökaupan soveltamisalassa, sovelletaan tätä lakia kyseiseen laitokseen toiminnanharjoittajan ilmoituksen mukaisesti 31 päivänä joulukuuta 2025 tai 31 päivänä joulukuuta 2030 saakka.

6 §

Laitosten soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

- 1) laitokseen tai sen osaan, jonka pääasiallinen tarkoitus on uusien tuotteiden tai menetelmien tutkiminen, kehittäminen tai testaaminen;
- 2) laitokseen tai sen osaan, jossa ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaisessa ympäristöluvassa annettujen määräysten mukaisesti noudatetaan vaarallisten jätteiden polttolaitosta koskevia vaatimuksia;
- 3) 31 joulukuuta 2025 asti laitokseen, jossa käytetään laitoksen tai polttoyksikön käynnistystä tai pysäytystä lukuun ottamatta yksinomaan biomassaa; tai
- 4) 1 tammikuuta 2026 alkaen laitokseen, jossa vuosien 2019-2023 keskimääräiset biomassan poltosta aiheutuvat päästöt muodostavat yli 95 % laitoksen keskimääräisistä kokonaispäästöistä mainittuna ajan jaksona.

7 §

Laitoksen kapasiteetin määrittäminen

Jos laitoksessa harjoitetaan useampaa liitteessä I mainittua samaan luokkaan kuuluvaa toimintaa, määräytyy niiden soveltamisalaan kuuluminen yhteenlasketun toimintakapasiteetin perusteella.

Jos laitosta tai sen osaa käytetään toimintaan, jonka kynnysarvoa ei liitteessä I ilmaista polttoyksiköiden kokonaispolttoainetehona, toiminnan kuuluminen soveltamisalaan määräytyy ensisijaisesti liitteessä I mainitun tuotantokapasiteetin kynnysarvon mukaisesti. Tätä lakia sovelletaan kuitenkin laitoksen polttoaineita polttaviin yksiköihin, joiden yhteenlaskettu kokonaispolttoaineteho ylittää 20 megawattia siinäkin tapauksessa, että laitoksen tuotantokapasiteetti alittaa liitteessä I mainitun tuotantokapasiteetin.

Jos laitoksen kuuluminen tämän lain soveltamisalaan määräytyy liitteessä I polttoyksiköiden kokonaispolttoainetehon perusteella, polttoainetehot lasketaan yhteen kaikista siihen kuuluvista teknisistä yksiköistä, joissa polttoaineita poltetaan. Kokonaispolttoainetehoa laskettaessa ei oteta huomioon polttoyksiköitä, joiden polttoaineteho on pienempi kuin 3 megawattia.

Kokonaispolttoainetehoa laskettaessa 31 joulukuuta 2025 asti ei huomioida polttoyksiköitä, joissa käytetään yksikön käynnistystä tai pysäytystä lukuun ottamatta yksinomaan biomassaa.

8 §

Meriliikenne

Tätä lakia sovelletaan aluksiin, joiden bruttovetoisuus on 5 000 tai sitä enemmän, niiden meriliikennetoiminnan hiilidioksidipäästöjen ja 1 tammikuuta 2026 lähtien myös metaanipäästöjen ja dityppioksidipäästöjen osalta, jotka aiheutuvat sellaisista matkoista matkustajien tai rahdin kuljettamiseen kaupallisiin tarkoituksiin, jotka lähtevät Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta tai saapuvat tällaiseen käyntisatamaan jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta sekä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa olon aikana.

Lisäksi lakia sovelletaan 1 tammikuuta 2027 lähtien myös offshore-aluksiin, joiden bruttovetoisuus on 5 000 tai sitä enemmän, niiden hiilidioksidipäästöjen, metaanipäästöjen ja dityppioksidipäästöjen osalta, jotka aiheutuvat matkoista, jotka lähtevät Euroopan unionin jäsenvaltion

lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta tai saapuvat tällaiseen käyntisatamaan jäsenvaltiossa tai kolmannelta maasta sekä jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa olon aikana.

Päästöoikeuksien palautusvaatimusta sovelletaan meriliikennetoiminnassa:

1) 50 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka aiheutuvat matkoista, jotka alkavat Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta ja päättyvät Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomaan käyntisatamaan,

2) 50 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka aiheutuvat matkoista, jotka alkavat Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuulumattomasta käyntisatamasta ja päättyvät Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan käyntisatamaan,

3) 100 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka aiheutuvat matkoista, jotka alkavat Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvasta käyntisatamasta ja päättyvät Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan käyntisatamaan, ja

4) 100 prosenttiin sellaisten alusten päästöistä, jotka aiheutuvat Euroopan unionin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa.

9 §

Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan lentoliikenteen päästökaupan osalta vuosina 2024–2026 Euroopan talousalueella sijaitsevien lentopaikkojen välisten, sekä näiltä lentopaikoilta Sveitsissä ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevalle lentopaikalle suuntautuvien, lentojen hiilidioksidipäästöihin. Vuodesta 2027 lähtien tätä lakia sovelletaan Euroopan talousalueella sijaitsevalta lentopaikalta lähtevien sekä tällaiselle lentopaikalle saapuvien lentojen hiilidioksidipäästöihin. Päästöjen tarkkailun, ilmoittamisen ja todentamisen osalta lakia sovelletaan vuodesta 2025 lähtien myös 2 §:n X kohdassa tarkoitettuihin muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksiin.

Tätä lakia sovelletaan lentoliikenteen päästökaupan osalta ainoastaan niihin ilma-aluksen käyttäjiin, joilla on Liikenne- ja viestintäviraston tai muun toimivaltaisen Suomen viranomaisen myöntämä lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 mukainen voimassa oleva liikennelupa sekä niihin ilma-alusten käyttäjiin, joiden hallinnoivaksi jäsenvaltioksi Euroopan komissio on päästökauppadirektiivin 18 a artiklan mukaisesti vahvistanut Suomen.

10 §

Lentoliikenteen päästökaupan soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta 31 päivään joulukuuta 2030 saakka Euroopan unionin toiminnasta tehdystä sopimuksessa tarkoitettulla syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan lentopaikan välisten lentojen hiilidioksidipäästöihin. Lisäksi tätä lakia ei sovelleta lentoihin, joiden määränpää tai lähtöpaikka on Yhdistyneiden kansakuntien määrittelemässä vähiten kehittyneessä valtiossa tai pienessä kehittyvässä saarivaltiossa sijaitseva lentopaikka päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 6 kohdassa tarkoitettulla tavalla, taikka jonka lähtöpaikka on Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitseva lentopaikka. Tätä lakia ei myöskään sovelleta liitteessä 2 tarkoitettuihin lentoihin tai ilma-aluksiin.

11 §

Lentoliikenteen CORSIA-järjestelmän soveltamisala

CORSIA:a sovelletaan Euroopan talousalueelta kolmansiin valtioihin suuntautuvien, niistä saapuvien sekä kahden kolmannen valtion välisten lentojen hiilidioksidipäästöihin päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 3, 7 ja 8 kohdassa sekä näiden kohtien nojalla annetuissa komission täytäntöönpanoasetuksissa tarkoitetulla tavalla. Päästöjen tarkkailun, ilmoittamisen ja todentamisen osalta lakia sovelletaan ilma-aluksen käyttäjiin ja niiden suorittamiin lentoihin komission CORSIA-MRV-asetuksen mukaisesti, kuitenkin niin, että ilma-alusten käyttäjien tulee raportoida ja todentaa myös kahdessa eri Euroopan talousalueen ulkopuolisessa valtiossa sijaitsevan lentopaikan välisiltä lennoilta syntyneet hiilidioksidipäästöt.

Hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden osalta tätä lakia sovelletaan ainoastaan niihin ilma-aluksen käyttäjiin, joilla on Suomen myöntämä lentotoimintalupa tai jotka ovat rekisteröityneet Suomeen, ja joiden vuosittaiset CORSIA:n soveltamisalan piirissä olevien lentojen hiilidioksidipäästöt 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen ovat yli 10 000 tonnia ilma-aluksista, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg, lukuun ottamatta lentoja, joiden lähtö- ja saapumispaikka on samassa jäsenvaltiossa, sekä liitteessä 2 tarkoitettuja lentoja.

12 §

Rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökauppajärjestelmän soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan liitteen III mukaisille toimialoille vuonna 2024 jaeltujen polttoaineiden päästötietojen raportointiin.

Edellä 1 momentissa mainitulla polttoaineella tarkoitettaisiin mitä tahansa direktiivin 2003/96/EY 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua energiatuotetta, mukaan lukien mainitun direktiivin liitteessä I olevissa taulukoissa A ja C luetellut polttoaineet, sekä kaikkia muita mainitun direktiivin 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja tuotteita, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita tarjotaan myytäväksi tai käytetään moottoripolttoaineena tai lämmityspolttoaineena, myös sähkön tuotantoon.

Luku 3

Yleiset velvoitteet

13 §

Laitoksia koskevat yleiset velvoitteet

Toiminnanharjoittajan on:

1) haettava laitokselle päästölupa sekä päästöjen tarkkailusuunnitelman tai komission päästöjen tarkkailuasetuksen 13 artiklassa säädetyn vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntä;

2) tarkkailtava laitoksensa päästöjä, laadittava niistä vuosittain päästöselvitys ja huolehdittava selvityksen todentamisesta;

3) palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin vuosittain edellisenä kalenterivuotena aiheutuneita laitoksen kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia; sekä

4) ilmoitettava Energiavirastolle laitoksen toiminnan muutoksista, päästöjen tarkkailua koskevista muutoksista ja toiminnanharjoittajan muuttumisesta.

14 §

Meriliikennettä koskevat yleiset velvoitteet

Laivayhtiön on:

- 1) tarkkailtava päästöjään ja raportoitava niistä raportointikauden aikana, toimitettava yhtiötason yhdistetyt päästötiedot Liikenne- ja viestintävirastolle MRV-asetuksen II luvun mukaisesti sekä huolehdittava tietojen todentamisesta MRV-asetuksen III-luvun mukaisesti;
- 2) toimitettava todennettu tarkkailusuunnitelma Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi MRV-asetuksen II luvun mukaisesti;
- 3) palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin vuosittain sen edellisenä kalenterivuonna aiheuttamia kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia; sekä
- 4) ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle toiminnan muutoksista, päästöjen tarkkailua koskevista muutoksista ja aluksen laivayhtiön vaihtumisesta MRV-asetuksen II luvun mukaisesti.

15 §

Lentoliikennettä koskevat yleiset velvoitteet

Ilma-aluksen käyttäjän on:

- 1) toimitettava tarkkailusuunnitelma ja sen merkittävät muutokset Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttäväksi;
- 2) tarkkailtava päästöjään, laadittava vuosittain selvitys päästöistään ja huolehdittava selvityksen todentamisesta;
- 3) palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin vuosittain edellisenä kalenterivuotena aiheuttamia lentoliikenteen kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia;
- 4) mitätöitävä CORSIA:n hyvitysvelvoitteita vastaava määrä hyväksytyjä ilmastoyksiköitä ja huolehdittava mitätöinnin todentamisesta; sekä
- 5) ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle toiminnan muutoksista ja ilma-aluksen käyttäjän vaihtumisesta.

4 Luku

Viranomaiset ja niiden tehtävät

16 §

Työ- ja elinkeinoministeriö

Työ- ja elinkeinoministeriö vastaa tämän lain yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä.

17 §

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökaupan sekä CORSIA-järjestelmän ohjauksesta, seurannasta sekä kehittämisestä.

18 §

Energiavirasto

Energiaviraston tehtävänä on:

1) valvoa laitosten osalta tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista, tämän lain nojalla annettujen lupapäätösten noudattamista sekä hoitaa muut sille tässä laissa säädetty tehtävät;

2) hoitaa laitosten osalta komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä toimivaltaiselle viranomaiselle ja Suomelle osoitetut tehtävät;

3) toimia huutokauppa-asetuksen 22 artiklassa tarkoitettuna Suomen huutokaupanpitäjänä ja päästökauppadirektiivin 19 artiklassa tarkoitettuna Euroopan unionin rekisterin kansallisista toiminnoista vastaavana rekisterinpitäjänä; sekä

4) toimia todentamisasetuksen 70 artiklassa tarkoitettuna tietojenvaihdon ja yhteistyön koordinoinnin kansallisena keskuspukeena.

19 §

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on:

1) ilma-aluksen käyttäjien ja laivayhtiöiden tarkkailusuunnitelmien ja näihin tehtävien muutosten hyväksyminen;

2) lentoliikenteen ja meriliikenteen todentajien hyväksyminen Suomessa sekä muut mahdolliset lentoliikenteen ja meriliikenteen todentamiseen liittyvät päätökset;

3) lentoliikenteen maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntäminen Suomen hallinnoimille ilma-aluksen käyttäjille;

4) valvoa lentoliikenteen ja meriliikenteen osalta tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista, tämän lain nojalla annettujen päätösten noudattamista sekä hoitaa muut sille tässä laissa säädetty tehtävät;

5) toimia lento- ja meriliikenteen osalta päästökauppadirektiivin 18 artiklassa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena;

6) toimia meriliikenteen osalta laivayhtiöstä vastaavana hallinnointiviranomaisena, joka vastaa laivayhtiön hallinnoinnista päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan mukaisesti;

7) toimia lentoliikenteen osalta CORSIA-järjestelmän toimivaltaisena viranomaisena; sekä

8) laskea CORSIA-järjestelmään liittyvien hyvitysvelvoitteiden määrä, ilmoittaa ne ilma-alusten käyttäjille ja varmistaa hyvitysvelvoitteiden toteutuminen tämän lain ja päästökauppadirektiivin mukaisesti.

20 §

Laivayhtiöstä vastaava hallinnointiviranomainen

Komissio vahvistaa päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan nojalla annettavilla täytäntöönpanosäädöksillä luettelon laivayhtiöistä, jotka harjoittavat soveltamisalaan kuuluvaa meriliikenne-toimintaa, ja yksilöi kunkin laivayhtiön vastaavan hallinnointiviranomaisen. Suomessa rekisteröidyn laivayhtiön hallinnointiviranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto.

Laivayhtiöstä vastaava hallinnointiviranomainen, joka päästökauppadirektiivin 3 g f artiklan nojalla laaditun luettelon mukaan on vastuussa laivayhtiöstä, säilyttää kyseisen vastuun riippumatta myöhemmistä muutoksista laivayhtiön toiminnassa tai rekisteröinnissä, kunnes kyseiset muutokset on merkitty päivitettyyn luetteloon.

5 Luku

Päästöjen tarkkailusuunnitelma

21 §

Tarkkailusuunnitelma

Toiminnanharjoittajan on laadittava lain soveltamisalaan kuuluvalla laitoksella päästöjen tarkkailusuunnitelma ja haettava sille Energiaviraston hyväksyntä.

Laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän on laadittava lain soveltamisalaan kuuluvalla meriliikennetoiminnalle tai lentotoiminnalle päästöjen tarkkailusuunnitelma ja haettava sille Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä.

Päästöjen tarkkailusuunnitelman laatimisesta ja sisällöstä säädetään komission päästöjen tarkkailuasetuksessa, MRV-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä sekä komission CORSIA-MRV-asetuksessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä päästöjen tarkkailusuunnitelman sisällöstä sekä komission päästöjen tarkkailuasetuksen täytäntöönpanosta päästöjen tarkkailusuunnitelman osalta.

22 §

Laitoksen vakiomuotoinen ja yksinkertaistettu tarkkailusuunnitelma

Toiminnanharjoittaja voi hakea komission päästöjen tarkkailuasetuksen 13 artiklan 1 kohdassa säädettyä vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää Energiavirastolta mainitun asetuksen 47 artiklan 2 kohdassa säädetylle vähän päästöjä aiheuttavaa toimintaa harjoittavalle laitokselle, jos laitoksella on mainitun asetuksen 19 artiklan 3 kohdan nojalla vain vähämerkityksiseksi tai erittäin vähämerkityksiseksi luokiteltuja lähdeturtoja. Energiavirasto hyväksyy tai hylkää vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman mainitun asetuksen 13 artiklan 2 kohdassa säädetyn yksinkertaistetun riskinarvioinnin perusteella.

Hyväksytty vakiomuotoinen ja yksinkertaistettu päästöjen tarkkailusuunnitelma katsotaan 17 §:n 1 momentissa tarkoitetuksi hyväksytyksi päästöjen tarkkailusuunnitelmaksi. Mitä tässä laissa säädetään päästöjen tarkkailusuunnitelmasta, sovelletaan vakiomuotoiseen ja yksinkertaistettuun päästöjen tarkkailusuunnitelmaan.

Työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa säädetystä vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman yksinkertaistetun riskinarvioinnin suorittamisesta sekä yksinkertaistetussa riskinarvioinnissa laitoksen toiminnan ja päästöjen tarkkailumenetelmien osalta tarkasteltavista seikoista.

23 §

Päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskeva hakemus

Toiminnanharjoittajan ja ilma-aluksen käyttäjän on liitettävä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskevaan hakemukseen tarpeellinen selvitys laitoksesta tai ilma-aluksesta, sen toiminnasta ja päästöjen lähteistä.

Laivayhtiön on liitettävä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää koskevaan hakemukseen MRV-asetuksen mukainen tarpeellinen selvitys laivayhtiöstä, sen toiminnasta ja päästöjen lähteistä sekä päästöjen raportoimiseksi suunnitellut toimenpiteet.

Toiminnanharjoittajan on toimitettava hakemus tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella vähintään kuusi kuukautta ennen laitoksen toiminnan suunniteltua aloittamista.

Laivayhtiön on toimitettava hakemus tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamalla lomakkeella viimeistään 1 päivänä huhtikuuta 2024. Jos laivayhtiön

alukseen sovelletaan tätä lakia ensimmäisen kerran 1 päivän tammikuuta 2024 jälkeen, tulee hakemus toimittaa viimeistään kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun alus on ensimmäisen kerran saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

Ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava hakemus tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä Liikenne- ja viestintäviraston vahvistamalla lomakkeella vähintään neljä kuukautta ennen ilma-aluksen käytön suunniteltua aloittamista.

Päästöjen tarkkailusuunnitelma voi koskea samalla sijaintipaikalla olevaa yhden laitoksen muodostamaa kokonaisuutta. Päästöjen tarkkailusuunnitelma voi erityisestä syystä koskea samalla sijaintipaikalla olevan yhden laitoksen muodostaman kokonaisuuden osaa. Jos useampi toiminnanharjoittaja on toimittanut yhteisen hakemuksen päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä varten, vastaavat ne päästöjen tarkkailua koskevien vaatimusten täyttämisestä yhteisvastuullisesti.

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää haettaessa nimettävä taho, joka vastaa yhteydenpidosta tarkkailusuunnitelman hyväksynnästä päättävään viranomaiseen.

24 §

Päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyminen

Energiaviraston on tehtävä laitosten ja Liikenne- ja viestintäviraston lentoliikenteen päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös viimeistään kahden kuukauden kuluttua siitä, kun hakemus ja sen mahdolliset täydennykset on sille toimitettu.

Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä meriliikenteen päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös 6 päivänä kesäkuuta 2025 mennessä. Jos aluksiin sovelletaan tätä lakia ensimmäisen kerran 1 päivän tammikuuta 2024 jälkeen, on Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyttävä tarkkailusuunnitelma neljän kuukauden kuluessa siitä, kun alus on ensimmäisen kerran saapunut jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan.

Päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymisestä ja hyväksymisen edellytyksistä säädetään komission päästöjen tarkkailuasetuksessa, komission CORSIA-MRV-asetuksessa, MRV-asetuksessa sekä komission MRV-asetuksen 7 artiklan nojalla hyväksymissä delegoiduissa säädöksissä.

25 §

Päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttaminen

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava tarkkailusuunnitelmaan vaikuttavasta muutoksesta ennakoon tarkkailusuunnitelman hyväksyneelle viranomaiselle. Ilmoitus tulee tehdä tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen vahvistamalla lomakkeella.

Jos toiminnanharjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän ilmoittama muutos on komission päästöjen tarkkailuasetuksen mukaisesti merkittävä, on tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen muutettava päästöjen tarkkailusuunnitelmaa koskevaa päätöstä. Jos muutos ei ole tarkkailuasetuksen mukaisesti merkittävä on tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen ilmoitettava asiasta viipymättä ilmoituksen tehneelle toiminnanharjoittajalle tai ilma-aluksen käyttäjälle.

Jos komission päästöjen tarkkailuasetuksessa tai MRV-asetuksen tai MRV-asetuksen 7 artiklan nojalla hyväksymissä delegoiduissa säädöksissä edellytetään päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttamista, on tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen kehotettava tarkkailusuunnitelman toimittanutta toiminnanharjoittajaa, laivayhtiötä tai ilma-aluksen käyttäjää hakemaan päästöjen tarkkailusuunnitelman muutosta. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-

aluksen käyttäjän on toimitettava päästöjen tarkkailusuunnitelman muutoshakemus tarkkailusuunnitelman hyväksyneen viranomaisen asettamassa määräajassa.

6 Luku

Laitoksen päästölupa

26 §

Päästölupa

Lain soveltamisalaan kuuluvalla laitoksella tulee olla Energiaviraston myöntämä päästölupa. Päästölupa myönnetään toistaiseksi tai erityisistä syistä määräajaksi.

27 §

Päästölupaa koskeva hakemus

Toiminnanharjoittajan tulee hakea laitokselle päästölupaa Energiavirastolta. Hakemukseen on liitettävä lupaharkinnan kannalta tarpeellinen selvitys laitoksesta, sen toiminnasta ja päästöjen lähteistä sekä päästöjen tarkkailusuunnitelma. Lisäksi Energiavirastolle on toimitettava selvitys siitä, että laitoksen toimintaa saa harjoittaa ympäristönsuojelua koskevien säännösten nojalla.

Hakemus on toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella vähintään kuusi kuukautta ennen laitoksen toiminnan suunniteltua aloittamista.

Hakemuksen tarkemmasta sisällöstä voidaan säätää työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella.

28 §

Päästöluvan myöntämisen edellytykset

Päästöluvan myöntämisen edellytyksinä on, että laitoksen päästöjen tarkkailusuunnitelma ja päästöjen raportoimiseksi suunnitellut toimenpiteet ovat riittävät ja asianmukaiset. Lisäksi päästöluvan myöntämisen edellytyksenä on, että laitoksen toiminnanharjoittaja saa ympäristönsuojelua koskevien säännösten nojalla harjoittaa toimintaa

Päästölupa voidaan myöntää, vaikka päätös ympäristönsuojelulain mukaisesta luvasta ei ole lainvoimainen.

29 §

Päästöluvan myöntämistä koskeva päätös

Energiaviraston on tehtävä päästöluvan myöntämistä koskeva päätös viimeistään kahden kuukauden kuluttua siitä, kun hakemus ja sen mahdolliset täydennykset on toimitettu.

Päästölupa voi koskea samalla sijaintipaikalla olevaa yhden laitoksen muodostamaa kokonaisuutta. Päästölupa voi erityisestä syystä koskea samalla sijaintipaikalla olevan yhden laitoksen muodostaman kokonaisuuden osaa. Jos useampi toiminnanharjoittaja on hakenut yhteistä päästölupaa, vastaavat ne luvan velvoitteiden täyttämistä yhteisvastuullisesti. Toiminnanharjoittajien on lupaa hakiessaan nimettävä taho, joka vastaa yhteydenpidosta viranomaisiin.

Päästöluvan hyväksymispäätöksen tulee sisältää tiedot toiminnanharjoittajasta, päästöistä, laitoksen toiminnasta sekä laitoksen tuotantokapasiteetista tai laitoksen kokonaispolttoinetehosta.

30 §

Päästöluvan muuttaminen

Toiminnanharjoittajan on ilmoitettava ennakkoon Energiavirastolle sellaisesta laitoksen toiminnan tai kapasiteetin muutoksesta, joka voi edellyttää päästöluvan muuttamista. Ilmoitus tulee tehdä Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella.

Energiavirasto arvioi muutoksen merkittävyyden ja jos toiminnanharjoittajan ilmoittama muutos on merkittävä, on Energiaviraston muutettava päästölupaa koskevaa päätöstä. Jos muutos ei ole merkittävä on Energiaviraston ilmoitettava asiasta viipymättä toiminnanharjoittajalle.

7 Luku

Päästöjen tarkkailu, raportointi ja todennuttaminen

31 §

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän päästöjen tarkkailua, raportointia ja todennuttamista koskeva velvoite

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on tarkkailtava laitoksen, aluksen tai lentotoiminnan päästöjä kattavasti, johdonmukaisesti, luotettavasti ja tarkasti sekä laadittava niistä päästöselvitys kultakin kalenterivuodelta tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten, komission päästöjen tarkkailuasetuksen, MRV-asetuksen, komission CORSIA-MRV-asetuksen, hyväksytyin päästöjen tarkkailusuunnitelman sekä laitoksen päästöluvassa asetettujen ehtojen mukaisesti. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on huolehdittava päästöselvityksen todennuttamisesta.

Toiminnanharjoittajan on toimitettava Energiavirastolle ja ilma-aluksen käyttäjän Liikenne- ja viestintävirastolle kunkin kalenterivuoden päästöistä laadittu päästöselvitys ja siitä annettu todentamisraportti kalenterivuotta seuraavan vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä.

Laivayhtiön on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle vuodesta 2025 alkaen kunkin sen vastuulla olevan aluksen osalta kalenterivuoden päästöistä laadittu päästöselvitys ja siitä annettu todentamisraportti sekä yhtiötason yhdistetyt päästötiedot kalenterivuotta seuraavan vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä.

Ilma-aluksen käyttäjän on vuoden 2025 alusta lukien tarkkailtava lentoliikenteen muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksia ja raportoitava niistä vuosittain Liikenne- ja viestintävirastolle päästökauppadirektiivin 14 artiklan 1 kohdan nojalla annetun komission täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti.

32 §

Lentoliikennettä koskevien tietojen julkaiseminen

Euroopan unionin komissio julkaisee vuosittain lentoliikenteen päästökauppaa koskevan direktiivin 14 artiklan 6 kohdassa säädetyt lentoliikennettä koskevat tiedot, jotka on komissiolle tai jäsenvaltiolle toimitettu komission päästöjen tarkkailuasetuksen tai CORSIA-MRV-asetuksen nojalla.

Ilma-aluksen käyttäjä voi pyytää Liikenne- ja viestintävirastolta, ettei 1 momentissa tarkoitettuja tietoja julkaista ilma-aluksen käyttäjäkohtaisesti, jos ilma-aluksen käyttäjä katsoo lentotoi-

mintansa täyttävän päästökauppadirektiivin 14 artiklan 6 kohdassa tarkoitetut kriteerit. Pyynnössä on perusteltava miksi tietojen julkaisu voisi aiheuttaa ilma-aluksen käyttäjälle taloudellista vahinkoa. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyynnön arvioituaan esittää komissiolle, että 1 momentissa tarkoitetut tiedot tai osa niistä julkaistaisiin yleisemmällä tasolla. Komissio tekee lopullisen päätöksen asiassa.

33 §

Tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökauppajärjestelmän raportointivaikeus

Säännellyn yhteisön tulee raportoida Energiavirastolle vuoden 2024 jaeltujen 12 §:n mukaisien polttoaineiden päästötiedot 30 päivään huhtikuuta 2025 mennessä tarkkailuasetuksen mukaisesti.

34 §

Kestävyyden osoittaminen

Jos toiminnanharjoittaja ilmoittaa päästöselvityksessä laitoksen kokonaispäästöjen laskennassa polttoon käytettyjen bionesteiden tai biomassapolttoaineiden päästöiksi nollan, on bionesteiden ja biomassapolttoaineiden täytettävä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa (393/2013) säädetyt kestävyyskriteerit ja toiminnanharjoittajan on osoitettava tämä mainitun lain mukaisesti. Bionesteellä ja biomassapolttoaineella tarkoitetaan mainitussa laissa tarkoitettua bionestettä ja biomassapolttoainetta.

Jos laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä ilmoittaa päästöselvityksessä aluksen tai ilma-aluksen kokonaispäästöjen laskennassa aluksessa tai ilma-aluksessa käytettyjen polttoaineiden päästöiksi nollan, tulee näiden polttoaineiden täyttää biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit ja laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava tämä mainitun lain mukaisesti.

Jos ilma-aluksen käyttäjä ilmoittaa päästöselvityksessään uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa vetyä käyttävien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden päästöiksi nollan, on edellä mainitun polttoaineen täytettävä biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa säädetyt kestävyyskriteerit ja ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava tämä mainitun lain mukaisesti.

35 §

Päästömäärän arviointi virhetilassa

Energiaviraston on arvioitava virheellisen tai puutteellisen tarkkailun tai todentamisen vaikutus laitoksen päästöjen kokonaismäärään ja Liikenne- ja viestintäviraston laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän päästöjen kokonaismäärään, jos laitoksen, laivayhtiön taikka ilma-aluksen käyttäjän päästöjen tarkkailussa, päästöselvityksen laadinnassa ja toimittamisessa tai päästöselvityksen todentamisessa ei ole noudatettu 31 §:ssä säädettyjä vaatimuksia. Päästömäärän arvioinnista säädetään komission tarkkailuasetuksessa ja MRV-asetuksen nojalla annetuissa säädöksissä.

36 §

Asetuksenantovaltuutus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä 31 §:n 1 momentissa mainittujen komission asetusten täytäntöönpanosta sekä päästöjen tarkkailusta, päästöistä laadittavasta selvityksestä, todentamisraportista todentajan hyväksymismenettelystä, hyväksymisen edellytyksistä ja todentamistehtävien suorittamisesta.

8 Luku

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän toiminnan muutos

37 §

Toiminnanharjoittajan vaihtuminen

Jos päästöluvan saaneen toiminnanharjoittajan tilalle tulee toinen toiminnanharjoittaja, on tämän ilmoitettava asiasta Energiavirastolle ennakkoon tai viimeistään viipymättä toiminnanharjoittajan vaihduttua. Ilmoituksen johdosta Energiaviraston on tehtävä päätös päästöluvan, päästöjen tarkkailusuunnitelman ja tarvittaessa ilmaisjaon tarkkailumenetelmäsuunnitelman siirtämisestä uudelle toiminnanharjoittajalle. Päätös on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun ilmoitus ja tarpeelliset selvitykset on toimitettu Energiavirastolle tai toiminnanharjoittajien sopimasta myöhemmästä toiminnanharjoittajan vaihtumisen ajankohdasta.

Jos päästölupaan sisältyvästä laitoksen toiminnasta ainoastaan osa siirtyy edellä 1 momentissa tarkoitettulle toiselle toiminnanharjoittajalle, on noudatettava päästöluvan myöntämistä ja muuttamista sekä päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymistä ja muuttamista koskevia säännöksiä. Energiaviraston on ilmoituksen johdosta tehtävä päätös luvan myöntämisestä ja muuttamisesta sekä päätös päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksymisestä ja muuttamisesta 30 päivän kuluessa siitä, kun ilmoitus ja tarpeelliset selvitykset ja suunnitelmat on toimitettu viranomaiselle, tai toiminnanharjoittajien sopimasta myöhemmästä toiminnanharjoittajan vaihtumisen ajankohdasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toinen toiminnanharjoittaja vastaa määräysvallassaan olevan laitoksen osalta kaikista toiminnanharjoittajalle tässä laissa säädetyistä velvollisuuksista sekä Energiaviraston määrittämien lupaehtojen ja päästöjen tarkkailua koskevien vaatimusten täyttämistä siitä alkaen, kun päästölupa ja päästöjen tarkkailusuunnitelma on tarkistettu taikka päästölupa on myönnetty ja päästöjen tarkkailusuunnitelma hyväksytty.

38 §

Laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän vaihtuminen

Jos aluksen laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä vaihtuu, on uuden laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän viipymättä ilmoitettava asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoituksen johdosta Liikenne- ja viestintäviraston on tehtävä päätös päästöjen tarkkailusuunnitelman siirtämisestä uudelle ilma-aluksen käyttäjälle.

Uusi laivayhtiö vastaa vastuullaan olevien alustensa osalta 14 §:ssä ja MRV-asetuksessa säädetyistä velvollisuuksista MRV-asetuksen II luvun mukaisesti.

Uusi ilma-aluksen käyttäjä vastaa vastuullaan olevien ilma-alusten osalta 15 §:ssä säädetyistä velvollisuuksista ja päästöjen tarkkailua koskevien vaatimusten täyttämistä siitä alkaen, kun päästöjen tarkkailusuunnitelma on tarkistettu taikka päästöjen tarkkailusuunnitelma hyväksytty.

39 §

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän konkurssi

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän konkurssiin asettamisen jälkeen konkurssipesä vastaa laitoksen osalta 13 §:n 2 ja 3 kohdassa: tarkoitetuista velvollisuuksista, laivayhtiön osalta 14 §:n 1 ja 3 kohdassa tarkoitetuista velvoitteista sekä ilma-aluksen käyttäjän kohdalla 15 §:n 2 ja 3 kohdassa tarkoitetuista velvoitteista. Konkurssipesän on lisäksi toimitettava toiminnanharjoittajan osalta Energiavirastolle 31 §:n mukaisesti laadittu ja todennettu sekä ilma-aluksen käyttäjän ja laivayhtiön osalta Liikenne- ja viestintävirastolle 31 §:n mukaisesti laadittu ja todennettu erillinen selvitys siitä, miltä osin edellisen kalenterivuoden päästöt ovat syntyneet konkurssiin asettamisen jälkeen.

Konkurssipesä on velvollinen palauttamaan toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön konkurssiin asettamisen jälkeen syntyneitä todennettuja päästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia 73 §:n mukaisesti.

Konkurssipesän hoitajan on ilmoitettava toiminnanharjoittajan konkurssiin asettamisesta Energiavirastolle ja ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön konkurssiin asettamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle 30 päivän kuluessa konkurssin alkamisesta.

40 §

Laitoksen päästöluvan ja päästöjen tarkkailusuunnitelmapäätöksen peruuttaminen

Laitoksen toiminnan lopettamisen edellytyksistä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa. Toiminnanharjoittajan on ilmoitettava laitoksen toiminnan lopettamisesta Energiavirastolle viipymättä toiminnan lopettamisen jälkeen. Kahden tai useamman laitoksen yhdistymisestä ja laitoksen toimintaa koskevan ympäristöluvan raukeamisesta ympäristönsuojelulain 88 §:n perusteella tai ympäristöluvan peruuttamisesta ympäristönsuojelulain 93 §:n perusteella on ilmoitettava Energiavirastolle viipymättä, kuitenkin viimeistään sen vuoden loppuun mennessä, jolloin laitoksen toiminta on lopetettu tai ympäristölupa on rauennut tai peruutettu.

Energiaviraston on peruutettava päästölupa, jos:

- 1) laitoksen toimintaa koskeva ympäristölupa on rauennut ympäristönsuojelulain 88 §:n perusteella tai ympäristölupa on peruutettu ympäristönsuojelulain 93 §:n perusteella;
- 2) laitos on lopettanut toimintansa 1 momentissa tarkoitettulla tavalla; tai
- 3) kahden tai useamman laitoksen yhdistyessä päästölupa, joka yhdistetään osaksi voimaan jäävää päästölupaa.

Energiavirasto voi peruuttaa päästöluvan, jos:

- 1) luvanhaltija on olennaisesti rikkonut päästöoikeuksien vuosittaista palauttamista tai päästöjen tarkkailua, ilmoittamista ja todentamista koskevia velvoitteitaan eikä Energiaviraston kehotuksesta huolimatta ole täyttänyt velvoitteitaan; tai
- 2) luvanhaltija ei Energiaviraston kehotuksesta huolimatta ole ilmoittanut laitoksen laajenuksesta, toiminnan lopettamisesta tai vähentämisestä taikka muista toiminnan muutoksista tai päästöjen tarkkailua koskevista muutoksista, jotka voivat edellyttää päästöluvan tai päästöjen tarkkailusuunnitelman muuttamista.

Päästöluvan peruuttamista koskevan asian voi panna vireille toiminnanharjoittaja tai Energiavirasto. Jos laitoksen päästölupa peruutetaan, peruutetaan myös laitoksen päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntä.

Energiaviraston on peruutettava jätteenpolttolaitoksen tarkkailusuunnitelma jos 2 momentin edellytykset täyttyvät.

9 Luku

Päästöoikeuksien kokonaismäärä ja liikkeelle laskeminen

41 §

Päästöoikeuksien kokonaismäärä

Päästöoikeuksien Euroopan unionin laajuinen kokonaismäärä vastaa päästökaupan soveltamisalaan sisällytettyjen kasvihuonekaasupäästöjen enimmäismäärää soveltamisalaan kuuluvilla laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen aloilla.

Liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien kokonaismäärää vähennetään vuosittain lineaarisen vähennyskertoimen mukaisesti.

Euroopan komissio vahvistaa ja julkaisee päästöoikeuksien kokonaismäärän päästökaupassa päästökauppadirektiivin 9 artiklan mukaisesti. Päästöoikeuksien kokonaismäärää tarkistetaan lisäksi päästökauppadirektiivin 9a artiklan mukaisesti.

42 §

Päästöoikeuksien liikkeelle laskeminen

Päästöoikeudet lasketaan liikkeelle huutokauppaamalla, jollei niitä

- 1) jaeta maksutta;
- 2) siirretä markkinavakausvarantoon;
- 3) mitätöidä päästökauppadirektiivin 3 g b artiklan mukaisesti tapauksessa, jossa vuosina 2024 ja 2025 palautettujen päästöoikeuksien määrä on pienempi kuin meriliikenteen todennetut päästöt;

- 4) mitätöidä päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -e kohdan mukaisesti tapauksessa, jossa jääluokitellun aluksen palautettujen päästöoikeuksien määrä on pienempi kuin aluksen todennetut päästöt;

- 5) mitätöidä jäsenvaltion toimesta, jos sähköntuotantokapasiteettia suljetaan kyseisen jäsenvaltion alueella;

- 6) mitätöidä jäsenvaltion toimesta päästökaupan ulkopuolisen sektorin päästövähennyssitoumusten täyttämiseksi

Päästöoikeudet lasketaan liikkeelle yhdenmukaisin menetelmin kaikissa päästökauppaan osallistuvissa maissa.

43 §

Suomen osuus päästöoikeuksien kokonaismäärästä

Suomen osuus huutokaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä määräytyy päästökauppadirektiivin 3d artiklan 1 kohdan ja 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Suomen osuutta huutokaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä alennetaan, jos valtionneuvosto päättää mitätöidä päästöoikeuksia päästökaupan ulkopuolisen sektorin päästövähennyssitoumuksen täyttämiseksi tai mitätöidä päästöoikeuksia sähköntuotantokapasiteetin sulkemisen seurauksena.

44 §

Päästöoikeuksien huutokauppaaminen

Suomen osuus huutokaupattavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä huutokaupataan komission ja Euroopan unionin jäsenvaltioiden yhteisesti valitseman huutokaupapaikan kautta. Energiavirasto huutokaupaa Suomen osuuden huutokaupattavista päästöoikeuksista. Huutokaupapaikka vastaa huutokauppojen järjestämisestä. Huutokauppojen toteuttamisesta sekä luonnollisen tai oikeushenkilön osallistumisoikeudesta säädetään huutokauppa-asetuksessa.

Energiavirasto vastaanottaa Suomelle kuuluvat huutokauppatulot ja tulouttaa näin saadut tulot valtiolle.

45 §

Huutokauppatulojen käyttö

Suomelle kuuluvat huutokauppatulot tai niitä vastaava summa tulee käyttää liitteessä IIII mainittuihin toimiin.

Tulojen tai niitä vastaavan summan käytöstä tulee ilmoittaa komissiolle.

10 Luku

Laitoksille päästökauppaudella 2021-2030 maksutta jaettavat päästöoikeudet

46 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien jakoperusteet

Päästöoikeuksia myönnetään laitoksille maksutta seuraavia toimialoja tai niiden osia koskevia jakoperusteita noudattaen:

1) komission hiilivuotoluetteloa koskevan päätöksen (EU) 2019/708 mukaisesti hiilivuotorisille alttiille toimialoille tai niiden osille kokonaan;

2) komission ilmaisjakoasetuksessa määritellylle kaukolämmön tuotannolle 30 prosenttia;

3) muille kuin 1 ja 2 kohdan mukaisille toimialoille tai niiden osille 30 prosenttia vuosille 2021–2025 ja vuodesta 2026 alkaen maksutta jaettavien päästöoikeuksien osuutta vähennetään vuosittain tasaosuuskin siten, että vuonna 2030 päästöoikeuksia ei jaeta maksutta;

4) sähköntuotannolle ainoastaan vakiintuneessa laitoksessa prosessikaasuista tuotettuun sähköön;

5) hiilidioksidin talteenottolaitoksille, kuljetusputkistoille ja varastointilaitoksille ainoastaan komission ilmaisjakoasetuksessa määritellylle kaukolämmön tuotannolle 30 prosenttia 31 joulukuuta 2025 saakka.

Edellä 1 momentissa säädetyn lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston hiilidioksidipäästöjen säätömekanismien perustamisesta rajalle koskevan asetuksen 2023/956 liitteessä 1 määriteltyjen tuotteiden tuotannolle jaetaan päästöoikeuksia maksutta 97,5 prosenttia vuonna 2026, 95 prosenttia vuonna 2027, 90 prosenttia vuonna 2028, 77,5 prosenttia vuonna 2029 ja 51,5 prosenttia vuonna 2030.

47 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskenta

Laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä lasketaan päästökauppadirektiivin 10 a artiklan mukaisesti komission kyseiselle jakokaudelle määrittämiä ja hyväksymiä vertailuarvoja käyttäen.

Jos maksutta jaettavien päästöoikeuksien yhteen laskettu määrä saavuttaa niiden sallitun enimmäismäärän, on sitä mukautettava päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 5 kohdan mukaisesti monialaisella korjauskertoimella. Komissio määrittää ja hyväksyy monialaisen korjauskertoimen soveltamisen ja arvot kyseiselle jakokaudelle. Jos laitosta ei ole 5 kohdan mukaisesti vapautettu mukautuksesta, alennetaan laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää yhdenmukaisesti monialaisella korjauskertoimella.

Päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 4 kohdassa tarkoitettulla yhteistuotannolla tapahtuvalle lämmön tai jäähdytyksen tuotannolle laskettavaa päästöoikeuksien määrää alennetaan 31 joulukuuta 2025 saakka lineaarisella vähennyskertoimella paitsi vuosina, joina päästöoikeuksien määrää alennetaan monialaisella korjauskertoimella.

Päästöoikeuksien määrän laskennasta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä.

48 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän alentaminen jakokaudella 2026–2030

Vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajan, jota koskee energiatehokkuuslain 6 §:n mukainen velvoite pakollisen energiakatselmuksen tekemiselle tai 7 §:n mukainen velvoite sertifioidun energianhallintajärjestelmän käyttöönotolle, tulee noudattaa katselmuksesta tehtävän raportin tai energiahallintajärjestelmän suosituksia siltä osin kuin niiden edellyttämien investointien takaisinmaksuaika on enintään kolme vuotta ja investointien kustannukset ovat oikeasuhteisia. Vaihtoehtoisesti toiminnanharjoittajan tulee osoittaa toteuttaneensa laitoksella muita, vastaaviin kasihuonekaasupäästöjen vähennyksiin johtavia toimenpiteitä. Jos toiminnanharjoittaja ei osoita edellä tarkoitettujen ehtojen täytyneen, alennetaan maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää 20 prosentilla.

Vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajan, jota koskee päästökauppadirektiivin 10 a artiklan 7 kohdan mukainen velvoite ilmastoneutraaliussuunnitelman tekemiselle, tulee laatia päästökauppadirektiivin 10 b artiklan 4 kohdan mukainen ilmastoneutraaliussuunnitelma ja toimittaa se Energiavirastolle. Jos toiminnanharjoittaja ei täytä edellä mainittua velvoitetta, alennetaan maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää 20 prosentilla.

Laskettaessa maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää jakokaudelle 2026-2030 vakiintuneen laitoksen toiminnanharjoittajalle voi 1 ja 2 momentin perusteella yhteenlaskettu päästöoikeuksien määrän alentaminen olla enintään 20 prosenttia.

Jos toiminnanharjoittaja täyttää 1 momentissa tarkoitetun velvoitteen maksutta jaettavien päästöoikeuksia koskevan päätöksen antamisen jälkeen, ei päästöoikeuksien määrää alenneta velvoitteiden toteuttamista seuraavasta kalenterivuodesta alkaen.

Työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ilmastoneutraaliussuunnitelman toimittamisesta, hyväksymisen edellytyksistä ja hyväksymistä koskevasta päätöksestä.

49 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien hakeminen

Toiminnanharjoittajan on toimitettava laitosta koskeva hakemus maksutta jaettavista päästöoikeuksista liitteineen Energiavirastolle. Laitoksella tulee olla päästölupa ennen hakemuksen toimittamista.

Vakiintuneen laitoksen jakokautta 2026–2030 koskeva hakemus on toimitettava viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2024. Energiavirasto voi komission ilmaisjakoasetuksen nojalla tehdä päätöksen määrääjän pidentämisestä enintään 28 kesäkuuta 2024 saakka.

Jos laitokselle on myönnetty päästölupa 30 päivänä huhtikuuta 2024 jälkeen ja laitos aloittaa toimintansa 30 kesäkuuta 2024 mennessä, on laitosta koskeva hakemus toimitettava viimeistään 28 päivänä kesäkuuta 2024. Uutta osallistujaa koskevasta hakemuksesta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Toiminnanharjoittajien, joilla on yhteinen päästölupa tai jotka ovat hakeneet päästölupaa yhdessä, on toimitettava yhteinen hakemus maksutta jaettavista päästöoikeuksista.

Hakemukseen liitettävistä asiakirjoista ja tiedoista sekä tietojen todentamisesta säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa ja todentamisasetuksessa. Hakemukseen liitettävät asiakirjat ja tiedot on toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella.

Työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säädöksiä asiakirjojen ja tietojen sisällöstä ja todentamisesta sekä uuden osallistujan hakemuksen toimittamisen määräajasta ja hakumenettelystä.

50 §

Päätös alustavasta päästöoikeusmäärästä

Energiavirasto tekee määräajassa hakeneelle toiminnanharjoittajalle päätöksen laitokselle maksutta myönnettävien päästöoikeuksien alustavasta määrästä. Energiavirasto tekee päätöksen sen jälkeen, kun komissio on hyväksynyt päästöoikeusmäärien laskennassa käytettävät vertailuarvot. Päätöksen edellytyksenä on, että komissio ei ole hylännyt laitoksen merkitsemistä niiden laitosten luetteloon, joille myönnetään päästöoikeuksia maksutta.

51 §

Päätös päästöoikeuksien myöntämisestä

Energiavirasto tekee päätöksen määräajassa hakeneelle laitoksen toiminnanharjoittajalle maksutta myönnettävien päästöoikeuksien määrästä sen jälkeen, kun komissio on antanut päätöksen kyseisen jakokauden kuhunkin vuoteen sovellettavasta monialaisesta korjauskertoimesta.

Energiavirasto muuttaa myönnettävää päästöoikeuksien määrää, jos päästökauppadirektiiviin tai sen nojalla annettaviin komission säädöksiin tehtävät muutokset tätä edellyttävät.

52 §

Maksutta jaettaviin päästöoikeuksiin liittyvä tarkkailuvelvoite

Toiminnanharjoittajan, joka hakee tai jolle myönnetään maksutta jaettavia päästöoikeuksia, on tarkkailtava niiden myöntämisen perustana olevia tietoja laitoksella siten kuin komission ilmaisjakoasetuksessa säädetään.

Toiminnanharjoittajan on laadittava tarkkailumenetelmäsuunnitelma laitoksella tehtävästä tarkkailusta. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman sisällöstä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säädöksiä I momentissa tarkoitettujen tietojen tarkkailemisesta.

53 §

Tarkkailumenetelmäsuunnitelman hyväksyminen

Toiminnanharjoittajan on toimitettava tarkkailumenetelmäsuunnitelma Energiavirastolle hyväksyttäväksi. Tarkkailumenetelmäsuunnitelma on toimitettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella. Tarkkailumenetelmäsuunnitelman toimittamisen aikataulusta ja hyväksymisen edellytyksistä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

54 §

Tarkkailumenetelmäsuunnitelman muuttaminen

Toiminnanharjoittajan on muutettava tarkkailumenetelmäsuunnitelmaa komission ilmaisjakoasetuksessa säädettyjen ehtojen täyttyessä.

Toiminnanharjoittajan on ilmoitettava muutoksesta ennakkoon Energiavirastolle. Jos toiminnanharjoittajan ilmoittama muutos on komission ilmaisjakoasetuksen mukaisesti merkittävä, on Energiaviraston muutettava tarkkailumenetelmäsuunnitelmaa koskevaa päätöstä. Jos muutos ei ole komission ilmaisjakoasetuksen mukaisesti merkittävä, on Energiaviraston ilmoitettava asiasta viipymättä toiminnanharjoittajalle.

Työ- ja elinkeinoministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettusta tarkkailumenetelmäsuunnitelman muuttamisesta.

55 §

Raportointi ja toiminnan muutosten ilmoittaminen

Toiminnanharjoittajan on laadittava vuosittain raportti laitoksen tuotantoa koskevista tiedoista komission ilmaisjaon mukautussäädöksen edellyttämällä tavalla ja huolehdittava raportin todenmukaisuudesta.

Kutakin kalenterivuotta koskeva raportti on toimitettava Energiavirastolle seuraavan vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä.

Toiminnanharjoittajan on ilmoitettava myös muusta laitoksen toiminnan muutoksesta Energiavirastolle komission ilmaisjakoasetuksen ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksen vaatimusten mukaisesti. Muutoksesta on ilmoitettava Energiavirastolle ennakkoon.

56 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän muuttaminen

Jos laitoksen tai sen osan tuotantotaso on muuttunut tai jos laitoksen tai sen osan toiminnassa on tapahtunut jokin muu päästöoikeuksien määrään vaikuttava muutos, tulee myönnettävää päästöoikeuksien määrää muuttaa komission ilmaisjakoasetuksen ja komission ilmaisjaon mukautussäädöksen edellyttämällä tavalla.

Energiavirasto tekee päätöksen laitoksen toiminnanharjoittajalle maksutta myönnettävien päästöoikeuksien määrän muuttamisesta.

57 §

Yhdistyminen ja jakautuminen

Toiminnanharjoittajan on viipymättä ilmoitettava tiedot laitosten yhdistymisestä ja laitoksen jakautumisesta Energiavirastolle siten kuin komission ilmaisjakoasetuksessa säädetään.

Energiavirasto tekee päätöksen yhdistyneelle laitokselle tai jakautuneille laitoksille maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrästä. Lisäksi Energiavirasto tekee päätöksen päästöoikeuksien määrästä, jos yhteen päästölupaan sisältyy vähintään kaksi laitosta ja osa laitoksista siirtyy kokonaisuudessaan uudelle tai uusille toiminnanharjoittajille.

58 §

Maksutta jaettavista päästöoikeuksista luopuminen

Luopuakseen maksutta jaettavista päästöoikeuksista, on toiminnanharjoittajan toimitettava hakemus Energiavirastolle. Oikeudesta luopua osittain tai kokonaan maksutta jaettavista päästöoikeuksista säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Energiavirasto tekee päätöksen päästöoikeusmäärän muuttamisesta 1 momentissa tarkoitetun hakemuksen perusteella.

59 §

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien kirjaaminen

Energiavirasto kirjaa vuosittain kesäkuun 30 päivään mennessä päästöoikeuksien myöntämispäätöksen mukaisen määrän päästöoikeuksia päästöluvan haltijan Euroopan unionin rekisterissä olevalle, kyseisen laitoksen tilille.

Päästöoikeuksien kirjaamisen edellytyksenä on, että laitos ei ole lopettanut toimintaansa. Päästöoikeuksien kirjaamisen edellytyksistä säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa.

Kiellosta kirjata päästöoikeuksia toimintansa lopettaneen laitoksen rekisterissä olevalle tilille säädetään komission ilmaisjakoasetuksessa. Energiavirasto tekee päätöksen päästöoikeuksien kirjaamisen lopettamisesta.

Jos laitos keskeyttää toimintansa toistaiseksi, Energiavirasto voi keskeyttää päästöoikeuksien myöntämispäätöksen mukaisen vuosittain kirjattavan päästöoikeusmäärän kirjaamisen toiminnan keskeyttämistä seuraavasta vuodesta lähtien komission ilmaisjakoasetuksen mukaisesti. Energiavirasto tekee päätöksen päästöoikeuksien kirjaamisen keskeyttämisestä.

60 §

Muutetun päästöoikeusmäärän kirjaaminen

Jos laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä alenee 33 tai 35 n §:ssä tarkoitetun muutoksen seurauksena eikä 34 tai 35 n §:n mukaista päätöstä alennetusta päästöoikeusmäärästä ole mahdollista tehdä 30 päivään kesäkuuta mennessä, kirjaa Energiavirasto 50 §:n estämättä kyseisenä vuonna laitokselle maksutta jaettavat päästöoikeudet kyseisen laitoksen tilille mahdollisimman pian sen jälkeen, kun päätös alentuneesta päästöoikeusmäärästä on tehty.

Jos laitokselle maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä kasvaa jonkin 35 n §:ssä tarkoitetun muutoksen seurauksena eikä 35 n §:n mukaista päätöstä kasvaneesta päästöoikeusmäärästä ole mahdollista tehdä 30 päivään kesäkuuta mennessä, voi Energiavirasto, komission ilmaisjaon mukautussäädöksen salliessa, kirjata kyseisen laitoksen tilille voimassa olevan päätöksen mukaisen määrän maksutta jaettavia päästöoikeuksia 30 päivään kesäkuuta mennessä ja tilille kirjatun ja kasvaneen päästöoikeusmäärän erotuksen mahdollisimman pian sen jälkeen, kun päätös lisääntyneestä päästöoikeusmäärästä on tehty.

61 §

Päästöoikeuksien kirjaaminen toiminnanharjoittajan vaihtuessa

Laitoksen toiminnanharjoittajan vaihtuessa laitokselle myönnettyt vuosittain kirjattavat päästöoikeudet kirjataan uuden toiminnanharjoittajan Unionin rekisterissä olevalle laitoksen tilille siitä alkaen, kun Energiavirasto on tehnyt päätöksen päästöluvan, tarkkailusuunnitelman ja tarkkailumenetelmäsuunnitelman siirtämisestä uudelle toiminnanharjoittajalle 37 §:n 1 momentin mukaisesti.

62 §

Päästöoikeuksien takaisin luovuttaminen ja takaisinperintä

Toiminnanharjoittajan, jonka Unionin rekisterissä olevalle tilille on kirjattu päästöoikeuksia enemmän kuin sille komission ilmaisjakosäädöksen, komission ilmaisjakoasetuksen tai komission ilmaisjaon mukautussäädöksen mukaan kuuluu, tulee luovuttaa viipymättä takaisin liikaa jaettua päästöoikeusmäärää vastaava määrä päästöoikeuksia Energiaviraston kanssa tehdyn luovuttamista koskevan sopimuksen perusteella.

Energiaviraston on päätöksellään määrättävä liikaa jaetut päästöoikeudet takaisinperittäväksi, jos toiminnanharjoittaja on jättänyt luovuttamatta takaisin määrän päästöoikeuksia, joka on 1 momentin mukaisesti luovutettava takaisin.

63 §

Takaisinperinnän määräaika ja vanhentumisaika

Energiaviraston on tehtävä päästöoikeuksien takaisinperintää koskeva päätös viipymättä sen jälkeen, kun sen tietoon on tullut, että toiminnanharjoittajalle on jaettu liikaa päästöoikeuksia eikä toiminnanharjoittaja ole noudattanut velvoitetaan luovuttaa niitä viipymättä takaisin.

Päästöoikeuksien takaisinperintään ei saa enää ryhtyä, kun kymmenen vuotta on kulunut päästöoikeuksien kirjaamisesta.

Päästöoikeuksien takaisinperinnässä noudatettavasta menettelystä ja määräajoista voidaan säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

11 Luku

Ilma-alusten käyttäjille maksutta jaettavat päästöoikeudet

64 §

Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien jakoperusteet

Ilma-alusten käyttäjille maksutta jaettavien päästöoikeuksien laskennallinen osuus lentoliikenteen päästöoikeuksien kokonaismäärästä on 85 prosenttia vuosina 2024 ja 2025, mistä määrästä huutokaupattavaksi siirretään 25 prosenttia vuonna 2024 ja 50 prosenttia vuonna 2025. Vuodesta 2026 lähtien ilma-alusten käyttäjille jaetaan maksuttomia päästöoikeuksia ainoastaan 65 §:ssä tarkoitetun kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella.

Euroopan komissio vahvistaa kullekin vuodelle huutokaupattavien päästöoikeuksien määrän sekä maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän.

65 §

Kestävien lentopolttoaineiden käytöstä maksutta jaettavat päästöoikeudet

Ilma-aluksen käyttäjä voi päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdan mukaisesti vuoden 2030 loppuun saakka saada vuosittain maksuttomia lentoliikenteen päästöoikeuksia edeltävän vuoden kestävien lentopolttoaineiden käytön perusteella. Maksuttomat päästöoikeudet vähennetään huutokaupattavien päästöoikeuksien määrästä.

Euroopan komissio julkaisee vuosittain edellisen vuoden tiedot fossiilisen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden hintaerosta sekä antaa tarkemmat säädökset polttoaineiden hintaerojen laskennasta ja päästöoikeuksien jakamisesta.

66 §

Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien hakeminen

Hakemus 64 §:ssä tarkoitetuista maksutta jaettavista päästöoikeuksista tehdään toimittamalla 31 päivään maaliskuuta 2024 mennessä Liikenne- ja viestintävirastolle selvitys ilma-aluksen käyttäjän tämän lain soveltamisalaan kuuluvien edeltävän vuoden lentojen päästöistä.

Hakemus 65 §:ssä tarkoitetuista maksutta jaettavista päästöoikeuksista tehdään toimittamalla kunkin vuoden 31 päivään maaliskuuta mennessä Liikenne- ja viestintävirastolle edellä 1 momentissa tarkoitettu päästöselvitys. Hakemuksessa on lisäksi huomioitava päästökauppadirektiivin 3 c artiklan 6 kohdan sekä sen nojalla annettujen säädösten tarkemmat kestävien lentopolttoaineiden käyttöön liittyvät määräykset.

67 §

Päätös maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien myöntämisestä

Liikenne- ja viestintävirasto tekee viipymättä Euroopan komission 64 §:n 2 momentissa tarkoitettut tiedot saatuaan päätöksen ilma-aluksen käyttäjälle maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrästä.

Liikenne- ja viestintävirasto tekee viipymättä Euroopan komission 65 §:n 2 momentissa tarkoitettut tiedot saatuaan päätöksen 65 §:n 1 momentissa tarkoitettujen maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien määrästä.

68 §

Maksutta jaettavien lentoliikenteen päästöoikeuksien kirjaaminen

Energiavirasto kirjaa 64 §:n perusteella maksutta jaettujen lentoliikenteen päästöoikeuksien määrän ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille viimeistään kunkin vuoden kesäkuun 30 päivänä.

Energiavirasto kirjaa 65 §:n perusteella maksutta jaettujen päästöoikeuksien määrän ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille viipymättä saatuaan tiedon Liikenne- ja viestintäviraston 65 §:n 2 momentissa tarkoitettua päätöksestä.

Jos ilma-aluksen käyttäjän organisaatiolle myönnetty lentotoimintalupa tai liikennelupa ei ole enää voimassa tai jos ilma-aluksen käyttäjä on 100 §:n mukaisesti Euroopan komission päätöksellä määrätty toimintakieltoon taikka jos ilma-aluksen käyttäjä lopettaa tämän lain soveltamisalaan kuuluvan ilmailutoiminnan, Energiavirasto ei saa luvan peruuttamisen tai toiminnan lopettamisen jälkeen kirjata päästöoikeuksia ilma-aluksen käyttäjän päästöoikeustilille. Liikenne- ja viestintäviraston on viipymättä ilmoitettava Energiavirastolle tässä momentissa mainituista peruutuksista ja määräyksistä.

Ilma-aluksen käyttäjän vaihtuessa uuden ilma-aluksen käyttäjän on viipymättä ilmoitettava vaihdoksesta Liikenne- ja viestintävirastolle ja Energiavirastolle, joka kirjaa vuosittaiset päästöoikeudet uuden ilma-aluksen käyttäjän rekisterissä olevalle päästöoikeustilille.

12 Luku

Euroopan unionin rekisteri

69 §

Rekisterin ylläpito

Energiaviraston tehtävänä on varmistaa, että päästöoikeuksien hallussapidosta, siirtämisestä ja mitätöinnistä Unionin rekisterissä pidetään tarkkaa tilinpitoa. Energiavirasto vastaa maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisesta kirjaamisesta. Energiavirasto voi antaa rekisterin kansallisten toimintojen ylläpitoon liittyviä tehtäviä ulkopuolisen hoidettavaksi.

Rekisteri toimii myös Kioton pöytäkirjan mukaisista päästöyksiköistä kirjaa pitävänä kansallisena rekisterinä, ellei komission rekisteriasetuksessa toisin säädetä. Energiavirasto toimii Kioton pöytäkirjan mukaisen rekisterin vastaavana rekisterinpitäjänä.

Rekisterin perustamisen ja ylläpidon sekä rekisterin toimintojen osalta noudatetaan komission rekisteriasetusta. Rikostentorjuntaan sekä rahanpesun ja terrorismin rahoituksen ehkäisyyn rekisterissä sovelletaan komission rekisteriasetusta ja siinä viitattuja säädöksiä.

70 §

Rekisterin yhteys komission rekisteriin

Rekisterin kansalliset toiminnot ovat yhteydessä komission ylläpitämään rekisterijärjestelmään, joka tekee automaattisia tarkistuksia kustakin rekisterijärjestelmän tapahtumasta sen varmistamiseksi, että maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisessa kirjaamisessa sekä päästöoikeuksien siirtämisessä ja mitätöinnissä toimitaan säännösten mukaisesti.

Rekisterijärjestelmä koostuu sähköisistä tietokannoista, joiden yhteisten tietojen avulla seurataan maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaista kirjaamista sekä hallussapitoa, siirtämistä ja mitätöintiä. Lisäksi varmistetaan, että siirrot eivät ole Kioton pöytäkirjasta johtuvien velvoitteiden vastaisia.

71 §

Rekisteriä ja päästöoikeuksien tilinpito

Maksutta jaettavien päästöoikeuksien vuosittaisen kirjaamisen sekä päästöoikeuksien ja hankeyksiköiden hallussapidon, siirtämisen ja mitätöinnin kirjaamisesta rekisteriin sekä yleisön oikeudesta tutustua rekisterissä oleviin tietoihin ja tietojen salassa pidosta säädetään komission rekisteriasetuksessa.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa säätää komission rekisteriasetuksen täytäntöönpanosta.

13 Luku

Päästöoikeuksien hallussapito ja palautusvelvollisuus

72 §

Päästöoikeuksien hallussapito ja siirto

Päästöoikeuksia voivat pitää hallussaan luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Rekisterissä kirjataan erillisille tileille kunkin sellaisen henkilön päästöoikeudet, jonka tilille päästöoikeuksia myönnetään maksutta tai jolle tai jolta päästöoikeuksia siirretään.

Päästöoikeuksia voidaan siirtää henkilöiden välillä Euroopan unionissa. Päästöoikeuksia voidaan siirtää Euroopan unionissa olevien henkilöiden ja kolmansissa maissa olevien henkilöiden välillä, jos kolmansien maiden päästökauppajärjestelmien mukaiset päästöoikeudet on tunnustettu päästökauppadirektiivin 25 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

73 §

Päästöoikeuksien palautusvelvollisuus

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on palautettava 69 §:ssä tarkoitettuun rekisteriin vuosittain 30 päivään syyskuuta mennessä edellisenä kalenterivuonna kustakin toiminnanharjoittajan laitoksesta aiheutuneita tai laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän aiheuttamia ja 10 luvun mukaisesti todennettuja päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia.

Edellä 1 momentissa mainittuja päästöoikeuksia palautetaan laivayhtiön alusten osalta seuraavasti:

1) 40 prosenttiin vuodelta 2024 raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta;

2) 70 prosenttiin vuodelta 2025 raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta;

3) 100 prosenttiin vuodelta 2026 ja kultakin sen jälkeiseltä vuodelta raportoiduista todennetuista päästöistä, joihin sovelletaan 1 momentin mukaista palautusvaatimusta.

Palautettavat päästöoikeudet eivät saa olla sellaisia, joiden palauttaminen on komission rekisteriasetuksen nojalla estetty sen vuoksi, että kyseiset päästöoikeudet liikkeelle laskeneen jäsenvaltion toiminnanharjoittajia, ilma-aluksen käyttäjiä ja laivayhtiöitä koskevat velvoitteet ovat päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -a kohdan mukaisesti päättymässä. Määräaikaan ei sovelleta säädettyjen määräaikain laskemisesta annetun lain (150/1930) 5 §:n säännöksiä.

Laitoksen toiminnanharjoittajan palauttamat päästöoikeudet eivät saa päästökauppakaudella 2013–2020 aiheutuneiden päästöjen osalta olla lentoliikenteen päästökauppaa varten liikkeelle laskettuja päästöoikeuksia.

Toiminnanharjoittaja, laivayhtiö ja ilma-aluksen käyttäjä voi täyttää 1 momentissa säädetyn veloitteensa palauttamalla Suomen tai jonkin muun Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämiä tai huutokauppaamia päästöoikeuksia taikka kolmansissa maissa liikkeelle laskettuja päästöoikeuksia, jos kolmansien maiden päästöoikeudet on tunnustettu päästökauppadirektiivin 25 artiklan mukaisesti.

74 §

Palautusvelvollisuutta koskevat poikkeukset

Päästöoikeuksien 73 §:n 1 momentin mukaista palauttamisvelvollisuutta ei muodostu päästöistä, joiden osalta on todennettu talteenotto ja kuljetus pysyvään varastointiin laitokseen ja joilla on voimassa oleva lupa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/31/EY hiilidioksidin geologisesta varastoinnista ja neuvoston direktiivin 85/337/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2000/60/EY, 2001/80/EY, 2004/35/EY, 2006/12/EY ja 2008/1/EY ja asetuksen (EY) N:o 1013/2006 muuttamisesta mukaisesti.

Päästöoikeuksien 73 § 1 momentin mukaista palauttamisvelvollisuutta ei myöskään muodostu sellaisista päästöistä, jotka katsotaan otetun talteen ja hyödynnetyn siten, että ne ovat pysyvästi kemiallisesti sitoutuneet tuotteeseen eivätkä vapaudu ilmakehään tavanomaisessa käytössä, mukaan lukien tuotteen käyttöään jälkeen tapahtuva tavanomainen toiminta. Tarkemmista säännöistä koskien pysyvää kemiallista sitoutumista tuotteeseen säädetään komission päästökauppadirektiiviin 12 artiklan nojalla antamassa delegoidussa säädöksessä.

75 §

Laivayhtiön palautusvelvollisuutta koskevat poikkeukset

Päästöoikeuksien 73 §:n 1 momentin mukaista palauttamisvelvollisuutta ei muodostu laivayhtiön päästöistä, jotka syntyvät 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä:

1) sellaisista muilla matkustaja-aluksilla kuin risteilymatkustaja-aluksilla suoritetuista matkoista, jotka kulkevat Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan sataman ja Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan, alle 200 000 asukkaan saaren sataman välillä, sekä tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamassa, taikka päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -d kohdan 2 alakohdan nojalla komission julkaisemaan luetteloon merkityn muun jäsenmaan lainkäyttövaltaan kuuluvan alle 200 000 asukkaan saaren sataman sekä saman jäsenmaan sataman välisistä matkoista tai tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamasta;

2) sellaisista päästökauppadirektiivin 12 artiklan 3 -c kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä tarkoitetuista matkustaja-aluksilla suoritetuista matkoista ylikansallisen palveluhankintasopimuksen tai ylikansallisen julkisen palvelun velvoitteen yhteydessä, sekä tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamassa; eikä

3) matkoista jäsenvaltion Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä sopimuksessa tarkoitettulla syrjäisimmällä alueella sijaitsevan sataman ja muun samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan sataman välillä, mukaan lukien saman jäsenvaltion syrjäisimpien alueiden sisäiset ja niiden väliset satamat, sekä tällaisiin matkoihin liittyvistä toimista satamassa.

Lisäksi 73 §:n mukaisesta palauttamisvelvollisuudesta poiketen laivayhtiö voi palauttaa 5 prosenttia vähemmän päästöoikeuksia kuin sen todennetut päästöt, jotka syntyvät 31 joulukuuta 2030 mennessä jääluokitellulla aluksella, jolla on HELCOM-suosituksessa 25/7 määritelty I A tai I A Super taikka vastaava jääluokka.

76 §

Kustannusten siirtäminen laivayhtiöltä toiselle taholle

Jos polttoaineen hankinnasta tai aluksen käytöstä vastaa sopimusjärjestelyn mukaisesti viime kädessä muu taho kuin laivayhtiö, on laivayhtiöllä oikeus saada kyseiseltä taholta korvaus päästöoikeuksien palauttamisesta aiheutuvista kustannuksista. Aluksen käytöllä tarkoitetaan tässä pykälässä aluksen kuljettamasta lastista taikka aluksen reitistä tai nopeudesta päättämistä. Kustannusten siirtoa koskevaa sääntelyä ei sovelleta ennen lain voimaantuloa tehtyihin sopimuksiin.

77 §

Päästöoikeuksien voimassaolo

Päästöoikeudet, jotka myönnetään 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen, ovat voimassa toistaiseksi. Päästöoikeuksiin lisätään 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen merkintä siitä, minä kymmenvuotiskautena 1 päivästä tammikuuta 2021 lukien ne on myönnetty. Päästöoikeudet ovat voimassa kyseisen kymmenvuotiskauden ensimmäisestä vuodesta alkaen syntyvien päästöjen osalta.

78 §

Päästöoikeuksien mitätöinti

Päästöoikeudet, jotka on palautettu, mitätöidään palauttamisen jälkeen. Päästöoikeuksien mitätöinnistä säädetään komission rekisteriasetuksessa.

Luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, jonka rekisterissä olevalla tilillä päästöoikeudet ovat, voi mitätöidä päästöoikeudet tai kirjallisesti pyytää Energiavirastoa mitätöimään ne puolestaan. Energiaviraston on mitätöitävä päästöoikeudet viivytyksettä.

14 Luku

Todentaminen

79 §

Todentaja

Todentajan on oltava toiminnallisesti ja taloudellisesti riippumaton ja suoritettava tehtävänsä ammattimaisen johdonmukaisesti ja objektiivisesti.

Todentajan on tunnettava päästökaupan tarkkailua ja todentamista koskevia säännökset, menettelyt, standardit ja ohjeet sekä todennettavia toimintoja koskevat lainsäädännölliset ja hallinnolliset vaatimukset. Todentajan on tunnettava laitoksen, aluksen ja ilma-aluksen päästölähdettä ja erityisesti tietojen keräämistä, mittaamista, laskentaa ja raportointia koskevien tietojen syntytapa.

Komission todentamisasetuksessa ja MRV-asetuksessa säädetään tarkemmin päästökaupan todentajalle asetetuista vaatimuksista.

80 §

Hakemus todentajan hyväksymisestä

Laitosten päästökaupan todentajan hyväksyntää tulee hakea Energiavirastolta. Hakemus on toimitettava Energiaviraston hyväksymällä lomakkeella. Hakemuksessa on ilmoitettava mihin komission todentamisasetuksen liitteen I pätevyysalueeseen hyväksyntää haetaan sekä muut Energiaviraston edellyttämät tiedot.

Lento- ja meriliikenteen päästökaupan todentajan hyväksyntää tulee hakea Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemus on toimitettava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä lomakkeella. Hakemuksessa on ilmoitettava Liikenne- ja viestintäviraston edellyttämät tiedot.

Todentajan hyväksyntää koskevaan hakemukseen on liitettävä Turvallisuus- ja kemikaaliviraston akkreditointiyksikön akkreditointipäätös liitteineen, josta käy ilmi, että hakija täyttää 79 §:ssä säädettyt vaatimukset. Jos kyseessä on muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa akkreditoitu tai sertifioitu todentaja, on hakemukseen liitettävä tämän valtion akkreditointiyksikön antama akkreditointipäätös tai sertifiointitodistus, josta käy ilmi, että hakija täyttää 79 §:ssä säädettyt vaatimukset. Akkreditointipäätöksestä tai sertifiointitodistuksesta on käytävä ilmi ne pätevyysalueet, joille todentaja on todettu päteväksi.

81 §

Todentajan hyväksyminen

Energiavirasto hyväksyy laitosten osalta ja Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy laivayhtiöiden ja ilma-alusten käyttäjien osalta suomalaisen yhteisön tai säätiön taikka tällaisen osan todentajaksi, jos 79 §:ssä säädettyjen vaatimusten täytyminen on osoitettu vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta annetun lain (920/2005) mukaisesti.

Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa akkreditoitu todentaja rinnastetaan 1 momentissa tarkoitettuun todentajaan, jos todentaja on yhteisö tai säätiö taikka tällaisen osa ja täyttää 79 §:ssä säädetty edellytykset sekä akkreditoinnissa on noudatettu vaatimustenmukaisuuden arviointipalvelujen pätevyyden toteamisesta annetussa laissa säädettyä vastaavaa menettelyä.

Laitoksen ja lentoliikenteen päästökaupan todentajan hyväksymistä koskevasta päätöksestä on käytävä ilmi pätevyysalueet, joilla hakija voi toimia todentajana. Hyväksymispäätös on voimassa enintään viiden vuoden pituisen määräajan. Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston on ylläpidettävä julkista luetteloa Suomessa hyväksytyistä todentajista.

82 §

Todentajan toiminnan muutos

Todentajan on ilmoitettava hyväksynnästä päättävälle viranomaiselle kaikista sellaisista toimintansa muutoksista, joilla voi olla vaikutusta todentajan hyväksymisen edellytyksiin.

Todentajan hyväksynnästä päättänyt viranomainen voi muuttaa todentajan hyväksymistä koskevaa päätöstä pätevyysalueen osalta. Pätevyysalueen muuttamiseen sovelletaan, mitä 81 §:ssä säädetään todentajan hyväksymisestä.

83 §

Käytettävä todentaja

Toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän ja laivayhtiön on käytettävä päästöselvitysten, ja toiminnanharjoittajan lisäksi perustietoselvitysten, uuden osallistujan tietoselvitysten ja vuotuisten tuotantotasoraporttien, sekä ilma-aluksen käyttäjän lisäksi CORSIA:n ilmastoyksiköiden mitätöinnin todennuttamiseen todentajaa, joka on hyväksytty Suomessa tämän lain nojalla.

Toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän ja laivayhtiön on järjestettävä todentajalle pääsy kaikkiin todentamisen kohteena oleviin toiminnanharjoittajan, ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön hallinnassa oleviin tiloihin, jotka eivät kuulu kotirauhan piiriin, sekä annettava todentajalle kaikki todentamisen kannalta tarpeelliset tiedot.

84 §

Todentajan tehtävät

Todentajan on suoritettava tehtävänsä noudattaen sitä mitä on säädetty komission todentamisasetuksessa, komission tarkkailuasetuksessa, komission ilmaisjakoasetuksessa, komission ilmaisjaon mukautussäädöksessä, MRV-asetuksessa ja tämän lain nojalla.

Todentaja voi todentamistehtävässä käyttää ulkopuolisia henkilöitä. Todentaja vastaa myös tehtävissään käyttämiensä ulkopuolisten henkilöiden toiminnasta.

Todentajan julkisten hallintotehtävien hoitamisesta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003), hallintolaissa (434/2003) ja kielilaissa (423/2003).

85 §

Toimipaikkakäynnit

Todentajan toimipaikkakäynneistä todentamisen aikana säädetään komission todentamisasetuksen 21 artiklassa. Toiminnanharjoittajan ja ilma-aluksen käyttäjän on päästettävä todentaja toimipaikkoihinsa käyntejä varten.

Komission todentamisasetuksen 31 artiklassa säädetään laitoksen päästöjen ja vuotuisten tuotantotasojen todentamista ilman toimipaikkakäyntiä koskevan luvan hakemisesta, Energiaviras-

ton arvioinnista ja toimipaikkakäynnin tarpeellisuutta koskevasta päätöksestä. Lupaa on haettava Energiaviraston vahvistamalla lomakkeella viimeistään todentamista edeltävän vuoden lokaan 31 päivänä.

Virtuaalisen toimipaikkakäynnin edellytyksistä ja toimivaltaisen viranomaisen luvasta säädetään komission todentamisasetuksessa.

86 §

Todentamisraportti

Todentajan tehtävänä on laatia päästöselvityksen, perustietoselvityksen, uuden osallistujan tietoselvityksen ja vuotuisen tuotantotasoraportin todennuksesta todentamisraportin.

Laitoksen ja ilma-aluksen käyttäjän todentamisraportista tulee käydä ilmi todentamisen kannalta oleelliset seikat komission todentamisasetuksen vaatimusten mukaisesti ja se annetaan Energiaviraston tai Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä lomakkeella.

Laivayhtiön todentamisraportista ja lausunnosta tulee käydä ilmi todentamisen kannalta oleelliset seikat MRV-asetuksen vaatimusten mukaisesti ja se annetaan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymällä lomakkeella.

Todentajan on säilytettävä komission todentamisasetuksen 42 artiklassa tarkoitetut tiedot, todentamisraportti ja sisäiset todentamisasiakirjat kymmenen vuoden ajan todentamisraportin antamisesta.

87 §

Huomautus, varoitus ja todentajan hyväksymistä koskevan päätöksen peruuttaminen

Todentajan hyväksynyt viranomainen voi antaa todentajalle huomautuksen tai varoituksen, jos todentaja ei täytä todentajan hyväksymiselle säädettyjä vaatimuksia taikka toimii olennaisesti tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten, komission todentamisasetuksen, MRV-asetuksen tai hyväksymispäätöksen ehtojen vastaisesti.

Todentajan hyväksynyt viranomainen voi peruuttaa hyväksymisen, jos todentajan toiminnassa on ilmennyt olennaisia ja vakavia puutteita tai laiminlyöntejä eikä todentajalle annettu huomautus tai varoitus ole johtanut toiminnassa esiintyneiden puutteiden tai laiminlyöntien korjaamiseen viranomaisen asettamassa määräajassa.

15 Luku

Hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteet CORSIA-järjestelmässä

88 §

Hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden määrä

Liikenne- ja viestintäviraston tulee vuosittain laskea ilma-alusten käyttäjien edeltävän vuoden hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden määrä CORSIA-järjestelmässä päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa komission asetuksessa säädetyiltä lennoilta ja ilmoittaa määrä kullekin ilma-aluksen käyttäjälle marraskuun 30 päivään mennessä. Liikenne- ja viestintäviraston tulee myös laskea hyvitysvelvoitteiden kokonaismäärä CORSIA-järjestelmän kolmivuotiskaudelta ja ilmoittaa se kullekin ilma-aluksen käyttäjälle kolmivuotiskauden päättymistä seuraavan vuoden marraskuun 30 päivään mennessä.

Hyvitysvelvoitteiden laskennassa Liikenne- ja viestintäviraston tulee noudattaa päästökauppadirektiivin 25 a artiklan 7 ja 8 kohdan nojalla annettujen säädösten määräyksiä velvoitteiden laskentatavasta.

89 §

Ilma-aluksen käyttäjän hiilidioksidipäästöjen hyvitysvelvoitteiden toteuttaminen

CORSIA-järjestelmän soveltamisalaan kuuluvan ilma-alusten käyttäjän on mitätöitävä edellä 88 §:ssä tarkoitettuja hyvitysvelvoitteita vastaava määrä CORSIA:n ilmastoyksiköitä. Mitätöinti tulee tehdä CORSIA-järjestelmän kolmivuotiskauden päättymistä seuraavan toisen vuoden tammikuun 31 päivään mennessä.

Hyvitysvelvoitteiden täyttämässä käytettävien CORSIA:n ilmastoyksiköiden tulee täyttää päästökauppadirektiivin 11 a artiklan ja sen nojalla annettujen säädösten vaatimukset.

Ilma-aluksen käyttäjän on huolehdittava mitätöinnin todentamisesta 83 §:ssä tarkoitettua hyväksytyä todentajaa käyttäen ja toimitettava mitätöinnistä todentajan vahvistama raportti Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen kuukauden kuluessa 1 momentissa tarkoitettun määräajan päättymisestä. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy raportin, jos se täyttää tämän pykälän vaatimukset.

16 Luku

Valvonta ja seuraamukset

90 §

Tiedonsaanti ja tarkastusoikeus

Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus valvontaa ja tämän lain täytäntöönpanoa varten saada laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä välttämättömiä tietoja ympäristönsuojelun tietojärjestelmästä, toiminnanharjoittajilta, laivayhtiöiltä, ilma-aluksen käyttäjiltä sekä todentajilta.

Työ- ja elinkeinoministeriöllä on oikeus saada laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä tämän lain täytäntöönpanoa ja seurantaa varten välttämättömiä tietoja Energiavirastolta.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on laissa säädetyn salassapitovelvollisuuden estämättä tämän lain täytäntöönpanoa ja seurantaa varten välttämättömiä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolta.

Energiavirastolla on oikeus saada komission rekisteriasetuksen mukaiselta tilinomistajalta ja tilille nimetyiltä edustajilta salassapitosäännösten estämättä ilman aiheetonta viivytystä sen pyytämät tiedot ja selvitykset, jotka ovat tarpeen rahanpesun ja terrorismin rahoittamisen estämisestä annetun lain (444/2017) 7 luvun 1 §:n 4 momentissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi.

Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvomiseksi toimittaa tarkastus toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän hallinnassa olevissa tiloissa, jotka eivät kuulu kotirauhan piiriin. Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on vaadittaessa esitettävä tarkastusta toimittavalle viranomaiselle tarkastusta varten ne asiakirjat ja tietojärjestelmässään olevat tallenteensa sekä järjestettävä pääsy laitteisiin ja laitteistoihin, joilla voi olla merkitystä tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten noudattamisen valvonnassa. Tarkastusta toimittavalla virkamiehellä on oikeus ottaa maksutta jäljennöksiä tarkastettavista asiakirjoista ja tuloista tietojärjestelmissä olevista tallenteista.

Todentajat ovat salassapitosäännösten estämättä velvollisia antamaan todentajien yhteistoiminnan kannalta tarpeellisia tietoja toisilleen sekä valvonnan kannalta tarpeellisia tietoja Energiavirastolle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

91 §

Oikeus luovuttaa tietoja viranomaiselle

Sen lisäksi, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään, Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassapitosäännösten estämättä tietoja:

- 1) Finanssivalvonnalle huutokauppa-asetuksessa tarkoitettujen tehtävien hoitamista sekä päästöoikeuksien johdannaismarkkinoiden valvomista varten;
- 2) keskusrikospoliisille ja rahanpesun selvittelykeskukselle niiden tehtävien hoitamista varten;
- 3) tilastokeskukselle ja Suomen ympäristökeskukselle niiden tehtävien hoitamista varten; sekä
- 4) veroviranomaisille niiden tehtävien hoitamista varten.

92 §

Päästöoikeuden ylitysmaksu

Energiaviraston on määrättävä toiminnanharjoittaja maksamaan valtiolle päästöoikeuden ylitysmaksu, jos toiminnanharjoittaja ei palauta syyskuun 30 päivään mennessä edellisen kalenterivuoden päästöjään vastaavaa määrää päästöoikeuksia.

Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä ilma-aluksen käyttäjä tai laivayhtiö maksamaan valtiolle päästöoikeuden ylitysmaksu, jos ilma-aluksen käyttäjä tai laivayhtiö ei palauta syyskuun 30 päivään mennessä edellisen kalenterivuoden päästöjään vastaavaa määrää päästöoikeuksia.

Ylitysmaksu on 100 euroa kultakin hiilidioksidiekvivalenttitonnilta, jolta päästöoikeuksia ei ole palautettu. Tammikuun 1 päivänä 2013 tai sen jälkeen myönnettyihin päästöoikeuksiin liittyvää ylitysmaksua korotetaan Euroopan kuluttajahintaindeksin muutoksen mukaisesti.

93 §

Ylitysmaksun täytäntöönpano

Ylitysmaksu on suoraan ulosottokelpoinen. Sen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Ylitysmaksun täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus.

94 §

Päästöoikeuksien palauttamisen laiminlyöntiä koskevat muut seuraamukset

Toiminnanharjoittajan, laivayhtiön ja ilma-aluksen käyttäjän on palautettava 92 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja palautettujen päästöoikeuksien ylittäviä päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia. Palautus on tehtävä viimeistään seuraavan vuoden päästöoikeuksia palautettaessa. Päästöoikeuksien palauttamisessa ja mitätöinnissä noudatetaan, mitä 73 ja 78 §:ssä säädetään.

Energiavirasto julkaisee vuosittain tiedot toiminnanharjoittajista, jotka eivät ole palauttaneet päästöoikeuksia 73 §:n 1 momentin mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee vuosittain tiedot laivayhtiöistä ja ilma-aluksen käyttäjistä, jotka eivät ole palauttaneet päästöoikeuksiaan 73 ja 75 §:n momentin mukaisesti.

Energiavirasto kuittaa konkurssiin asetetun toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän tilillä olevat päästöoikeudet, jos toiminnanharjoittaja, laivayhtiö, ilma-aluksen käyttäjä tai konkurssipesä ei palauta syyskuun 30 päivään mennessä edellisen kalenterivuoden ja sitä edeltävien kalenterivuosien päästöjä vastaavaa määrää päästöoikeuksia, siltä osin kuin päästöoikeuksia on palauttamatta kyseisiltä kalenterivuosilta. Päästöoikeustililtä kuitataan ensisijaisesti konkurssin alkamisen jälkeen aiheutuneita päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia.

Energiavirasto voi jättää kuittaamatta kyseisen kalenterivuoden aikana toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän tilille kirjatut päästöoikeudet, jos konkurssipesä jatkaa toiminnanharjoittajan, laivayhtiön tai ilma-aluksen käyttäjän toimintaa.

95 §

Päästöoikeuksien luovutuskielto

Energiaviraston on kiellettävä toiminnanharjoittajaa ja Liikenne- ja viestintäviraston laivayhtiötä luovuttamasta päästöoikeuksia, jos toiminnanharjoittaja, laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä ei ole toimittanut tyydyttäväksi todennettua selvitystä maaliskuun 31 päivään mennessä edeltävän vuoden päästöistä. Toiminnanharjoittajan kielto on laitoskohtainen. Kielto on voimassa toistaiseksi, kunnes 86 §:n mukaisesti todennettu selvitys on toimitettu Energiavirastolle tai Liikenne- ja viestintävirastolle.

Jos toiminnanharjoittaja, laivayhtiö tai ilma-aluksen käyttäjä asetetaan konkurssiin, päästöoikeuksia ei saa luovuttaa konkurssiin asetetun toimijan hallinnassa olleelta tililtä ennen kuin konkurssipesä, laitoksen uusi toiminnanharjoittaja, uusi laivayhtiö tai uusi ilma-aluksen käyttäjä on palauttanut konkurssia edeltäneeltä ja konkurssin ajalta syntyneitä päästöjä vastaavat palauttamatta olevat päästöoikeudet.

Energiavirasto tai Liikenne- ja viestintävirasto voi konkurssipesän hakemuksesta kohdistaa 2 momentin mukaisen luovutusrajoituksen koskemaan vain edellisiltä kalenterivuosilta palauttamatta olevia päästöoikeuksia sekä kalenterivuoden aikana syntyneitä todennettuja päästöjä ja Energiaviraston tai Liikenne- ja viestintäviraston arvioimia kalenterivuoden aikana syntyviä päästöjä vastaavaan määrään päästöoikeuksia.

Energiavirasto voi määrätä päästöoikeuksien luovutuskiellon myös 62 §:ssä tarkoitetun päästöoikeuksien takaisinperinnän turvaamiseksi. Takaisinperinnän turvaamiseksi määrätty luovutuskielto voi koskea joko kaikkia tai osaa toiminnanharjoittajan päästöoikeustilillä olevista päästöoikeuksista.

96 §

Hallintopakko

Energiavirasto voi velvoittaa toiminnanharjoittajan ja Liikenne- ja viestintävirasto ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, oikaisemaan laiminlyöntinsä tai muutoin täyttämään velvollisuutensa. Muun velvoitteen kuin päästöoikeuksien palauttamisen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella.

Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

97 §

Päästökaupparikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta:

1) laiminlyö hakea tarkoitettua kasvihuonekaasujen päästölupaa taikka päästöjen tarkkailusuunnitelman tai vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman hyväksyntää,

2) laiminlyö 25, 30 tai 40 §:n mukaisen ilmoituksen tekemisen tai ilmoittaa väärää tietoa,

3) toimittaa maksutta jaettavien päästöoikeuksien jakamista ja myöntämispäätöstä varten väärää tietoa,

4) laiminlyö 39 tai 86 §:n mukaisen selvityksen tekemisen tai ilmoittaa niissä väärää tietoa taikka laiminlyö toimittaa edellä mainituissa pykälissä tarkoitettua todentamisraportin,

5) laiminlyö esittää 90 §:n 5 momentissa tarkoitettuja asiakirjat ja tallenteet taikka

6) laiminlyö toimittaa 57 §:ssä tarkoitettuja tietoja laitosten yhdistymisestä tai laitoksen jakautumisesta taikka toimittaa väärää tietoa,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, päästökaupparikkomuksesta sakkoon.

MRV-asetuksen mukaisten meriliikenteen tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksien laiminlyöntien seuraamuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 13 luvun 3 §:ssä.

Energiaviraston tulee tehdä ilmoitus esitutkintaa varten 1 momentissa tarkoitettua havaitsemastaan teosta tai laiminlyönnistä, kun teko tai laiminlyönti liittyy toiminnanharjoittajan tämän lain mukaisiin velvoitteisiin. Liikenne- ja viestintäviraston tulee tehdä ilmoitus esitutkintaa varten 1 momentissa tarkoitettua havaitsemastaan teosta tai laiminlyönnistä silloin, kun teko tai laiminlyönti liittyy ilma-aluksen käyttäjän tai laivayhtiön tämän lain mukaisiin velvoitteisiin. Ilmoitus saadaan kuitenkin jättää tekemättä, jos tekoa on pidettävä olosuhteet huomioon ottaen vähäisenä eikä yleisen edun ole katsottava vaativan syytteen nostamista.

98 §

Laivayhtiön karkotusmääräys

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa laivayhtiölle karkotusmääräyksen, jos laivayhtiö ei ole täyttänyt 73 ja 75 §:n mukaista velvoitetta palauttaa päästöoikeuksia kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja jos vaatimusten noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Karkotusmääräys on annettava tiedoksi komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA), muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle. Liikenne- ja viestintäviraston on poistettava karkotusmääräys välittömästi, kun laivayhtiö on täyttänyt velvoitteensa, joiden turvaamiseksi määräys on annettu.

Liikenne- ja viestintävirasto voi jättää karkotusmääräyksen antamatta, jos laivayhtiö esittää pätevästä syystä päästöoikeuksien palauttamatta jättämiselle ja jos laivayhtiö on ryhtynyt Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston on evättävä Suomessa tai muussa jäsenmaassa karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön ulkomaisten alusten pääsy satamiinsa. Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön Suomen lipun alla purjehtiva alus.

Karkotusmääräys ei rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

99 §

Aluksen pysäyttämismääräys

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa suomalaisessa satamassa olevalle Suomen lipun alla purjehtivalle alukselle pysäyttämismääräyksen, jos aluksen laivayhtiö ei ole täyttänyt 73 ja 75

§:n mukaista velvoitetta palauttaa päästöoikeuksia kahdella tai useammalla perättäisellä raportointikaudella ja jos vaatimusten noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Pysäyttämismääräys on annettava tiedoksi komissiolle, Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA) ja muille jäsenvaltioille. Liikenne- ja viestintäviraston on poistettava pysäyttämismääräys välittömästi, kun laivayhtiö on täyttänyt velvoitteensa, joiden turvaamiseksi määräys on annettu.

Liikenne- ja viestintävirasto voi jättää pysäyttämismääräyksen antamatta, jos laivayhtiö esittää pätevän syyn päästöoikeuksien palauttamatta jättämiselle ja jos laivayhtiö on ryhtynyt valvontaviranomaisen hyväksymiin toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä Suomen lipun alla purjehtiva pysäyttämismääräyksen saanut alus. Liikenne- ja viestintäviraston on evättävä muussa jäsenmaassa pysäyttämismääräyksen saaneen ulkomaisen aluksen pääsy satamiinsa.

Pysäyttämismääräys ei rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

100 §

Ilma-aluksen käyttäjän toimintakielto

Jos ilma-aluksen käyttäjä ei noudata 15 §:n velvoitteita, ja jos vaatimusten noudattamista ei ole pystytty muilla täytäntöönpanotoimilla varmistamaan, Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää Euroopan komissiota määräämään kyseisen ilma-aluksen käyttäjän toimintakieltoon.

Liikenne- ja viestintäviraston on liitettävä 1 momentissa tarkoitettuun pyyntöön seuraavat tiedot:

- 1) todisteet siitä, ettei ilma-aluksen käyttäjä ole täyttänyt tämän lain mukaisia velvoitteitaan;
- 2) yksityiskohtaiset tiedot toteuttamistaan valvontatoimista;
- 3) perustelut Euroopan talousalueen laajuiseen toimintakieltoon määräämiselle; ja
- 4) ehdotus Euroopan talousalueen laajuisen toimintakiellon soveltamisalaksi ja mahdollisesti siihen sovellettaviksi ehdoiksi.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa siitä, että Euroopan komission päätös saatetaan Suomessa voimaan.

101 §

Viranomaisten maksulliset suoritteet

Energiavirastolla ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus periä tämän lain mukaisen luvan, ilmoituksen, hyväksymisen ja muun asian käsittelystä maksu. Energiavirastolla on lisäksi oikeus periä maksu tehtävistä, jotka koskevat 46 §:ssä tarkoitettujen rekisterin tilien ylläpitoa.

Energiaviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston maksullisista suoritteista ja niistä perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaisissa (150/1992).

17 Luku

Muutoksenhaku ja päätöksen täytäntöönpano

102 §

Muutoksenhaku

Todentajan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Muutoksenhausta päästökauppaviranomaisen julkisoikeudellisesta suoritteesta perimään maksuun säädetään valtion maksuperustelaissa.

103 §

Päätöksen täytäntöönpano

Tämän lain 22, 24, 25, 29, 30, 69, 81 §:n ja komission päästöjen tarkkailuasetuksen 69 artiklan nojalla tehtyä päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, ellei päätöksen tehnyt viranomainen tai hallintotuomioistuin toisin määrää. Komission päästöjen tarkkailuasetuksen 70 artiklan nojalla tehtyä päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta silloin kun päästö määrää korjataan päätöksessä alaspäin, jollei päätöksen tehnyt viranomainen tai hallintotuomioistuin toisin määrää.

18 Luku

Voimaantulosäännökset

104 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024.

Tällä lailla kumotaan päästökauppalaki (311/2011), jäljempänä kumottu laki ja laki lentoliikenteen päästökaupasta (34/2010).

105 §

Kumotun lain nojalla annetut viranomaispäätökset

Kumotun lain nojalla annettua viranomaisen päätöstä tai lupaa, joka on voimassa tämän lain voimaan tullessa, on noudatettava.

Kumotun lain nojalla annettuihin 4, 5 ja 7 luvun nojalla annetut päätökset käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti

106 §

Eräitä asetuksia koskeva siirtymäsäännös

Seuraavat kumotun lain nojalla annetut säädökset jäävät voimaan:

1) työ- ja elinkeinoministeriön asetus vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman yksinkertaistetusta riskinarvioinnista (80/2021);

2) työ- ja elinkeinoministeriön asetus kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista laitoksessa (759/2020);

3) työ- ja elinkeinoministeriön asetus päästökauppakaudelle 2021–2030 maksutta jaettaviin päästöoikeuksiin liittyvien tietojen tarkkailusta (1079/2019); ja

4) valtioneuvoston asetus päästökaupan vakiintuneille laitoksille maksutta jaettavien päästöoikeuksien hakemisesta päästökauppakaudelle 2021–2030 (359/2019).

Laitosten toimialat

Toiminnot ja toimintojen hiilidioksidipäästöt:

- 1) polttoaineiden poltto laitoksissa, joiden kokonaispolttoaineteho on yli 20 megawattia;
- 2) öljyn jalostus polttoyksiköissä, joiden kokonaispolttoaineteho on yli 20 MW;
- 3) koksen tuotanto;
- 4) metallimalmien, mukaan lukien sulfidimalmit, pasutus, sintraus ja pelletointi;
- 5) raudan ja teräksen tuotanto, mukaan lukien jatkuva valu, jos tuotantokapasiteetti on yli 2,5 tonnia tunnissa;
- 6) rautametallien, rautaseokset mukaan luettuina, tuotanto tai jalostus polttoyksiköissä, joiden kokonaispolttoaineteho on yli 20 megawattia;
- 7) muiden kuin rautametallien, mukaan luettuna seokset, tuotanto tai jalostus polttoyksiköissä, joiden kokonaispolttoaineteho pelkistiminä käytetyt polttoaineet mukaan luettuina on yli 20 megawattia;
- 8) sementtiklinkkerin tuottaminen kiertouuneissa, joiden tuotantokapasiteetti on yli 500 tonnia päivässä tai muun tyyppisissä uuneissa, joiden tuotantokapasiteetti on yli 50 tonnia päivässä;
- 9) kalkin tuotanto taikka dolomiitin tai magnesiitin kalsinointi kiertouuneissa tai muun tyyppisissä uuneissa, joiden tuotantokapasiteetti on yli 50 tonnia päivässä;
- 10) lasin valmistus, mukaan lukien lasikuidut, jos sulatuskapasiteetti on yli 20 tonnia päivässä;
- 11) keraamisten tuotteiden valmistus polttamalla, jos tuotantokapasiteetti on yli 75 tonnia päivässä;
- 12) mineraalivillan valmistus lasista, kivistä tai kuonasta, jos sulatuskapasiteetti on yli 20 tonnia päivässä;
- 13) kipsin kuivaus tai kalsinointi taikka kipsilevyjen ja muiden kipsituotteiden valmistus, jos kalsinoidun kipsin tai kuivatun sekundaarisen kipsin tuotantokapasiteetti on yli 20 tonnia päivässä;
- 14) massan valmistus puusta tai muista kuitumateriaaleista;
- 15) paperin ja kartongin valmistus, jos tuotantokapasiteetti on yli 20 tonnia päivässä;
- 16) hiilimustan tuotanto, johon liittyy orgaanisten aineiden karbonointi polttoyksiköissä, jos tuotantokapasiteetti on yli 50 tonnia päivässä;
- 17) ammoniakkin tuotanto;
- 18) suurissa erissä tuotettavien orgaanisen kemian kemikaalien tuotanto, jossa käytetään krakkausta, reformointia, osittaista tai täydellistä hapetusta taikka vastaavia menetelmiä ja tuotantokapasiteetti on yli 100 tonnia päivässä;

- 19) vetykaasun ja synteetikaasun tuotanto, jos tuotantokapasiteetti on yli 5 tonnia päivässä;
- 20) kalsinoidun soodan ja natriumbikarbonaatin tuotanto;
- 21) kasvihuonekaasujen talteenotto tämän lain soveltamisalaan kuuluvista laitoksista niiden kuljettamiseksi ja geologiseksi varastoinniseksi hiilidioksidin geologisesta varastoinnista ja neuvoston direktiivin 85/337/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2000/60/EY, 2001/80/EY, 2004/35/EY, 2006/12/EY ja 2008/1/EY ja asetuksen (EY) N:o 1013/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/31/EY, jäljempänä hiilidioksidin geologisesta varastoinnista annettu direktiivi, mukaisesti sallittuun varastointipaikkaan;
- 22) kasvihuonekaasujen kuljettaminen geologista varastointia varten hiilidioksidin geologisesta varastoinnista annetun direktiivin mukaisesti sallittuun varastointipaikkaan, lukuun ottamatta päästöt, jotka kuuluvat tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan muun toiminnan piiriin;
- 23) kasvihuonekaasujen geologinen varastointi hiilidioksidin geologisesta varastoinnista annetun direktiivin mukaisesti sallitussa varastointipaikassa;
- 24) alumiinin sekundäärituotanto polttoyksiköissä, joiden kokonaispolttoaineteho on yli 20 megawattia;

Toiminnot, toimintojen hiilidioksidipäästöt sekä muut kohdassa mainitut kasvihuonekaasupäästöt:

- 25) primäärialumiinin ja alumiinioksidintuotanto, sekä lisäksi tuotannon perfluorihilipäästöt;
- 26) typpihapon tuotanto, sekä lisäksi tuotannon typpioksiduulipäästöt;
- 27) adipiinihapon tuotanto, sekä lisäksi tuotannon typpioksiduulipäästöt;
- 28) glyoksaali- ja glyoksylihapon tuotanto, sekä lisäksi tuotannon typpioksiduulipäästöt.

Liite II

Päästökauppain lentoliikenteen päästökaupan ja CORSIA:n soveltamisalan rajaukset

Lentoliikenteen päästökauppa:

- 1) muun kuin jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, hallituksen päämiehiä ja ministereitä virallisella vierailulla kuljettavat lennot, jos lentosuunnitelmassa on asianmukaisesti osoitettu, että kyseessä on tällainen lento;
- 2) lennot, jotka suoritetaan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 2 määriteltyjen näkölentösääntöjen mukaisesti;

- 3) lennot, jotka päättyvät ilma-aluksen lähtölentopaikalle ja joiden aikana ei ole tehty välilaskua;
- 4) yksinomaan lentolupakirjan saamista tai, kun kyseessä on ohjaamomiehistö, kelpuutuksen saamista varten suoritettut koululennot, joiden lentosuunnitelmissa on asianmukainen merkintä siitä, että kyseessä on tällainen lento; lentoja ei saa käyttää matkustajien tai rahdin kuljettamiseen eikä ilma-aluksen siirtoon;
- 5) yksinomaan tieteellistä tutkimusta varten tai ilma-alusten, ilma-aluksen laitteiden tai maalaitteiden tarkastamista, testaamista tai hyväksyntää varten suoritettut lennot;
- 6) lennot sellaisilla ilma-aluksilla, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 5 700 kilogrammaa;
- 7) lennot, jotka suoritetaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 mukaisesti asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa perustamissopimuksen 349 artiklassa määritellyillä syrjäisimmillä alueilla olevilla reiteillä tai reiteillä, joilla tarjottu kapasiteetti on korkeintaan 50 000 paikkaa vuodessa;
- 8) lennot, jotka muutoin kuuluisivat lain soveltamisalaan, mutta jotka suorittaa kaupallinen ilma-aluksen käyttäjä, joka suorittaa alle 243 lentoa kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana tai jonka suorittamien lentojen vuosittaiset kokonaispäästöt ovat alle 10 000 tonnia;
- 9) lennot, jotka muutoin kuuluisivat lain soveltamisalaan, mutta jotka suorittaa muu kuin kaupallinen ilma-aluksen käyttäjä, jonka lentojen vuosittaiset kokonaispäästöt ovat alle 1 000 tonnia.

Lentoliikenteen päästökaupasta annetun lain soveltamisalaan kuuluvat kuitenkin sellaiset edellä 8 kohdassa tarkoitetut lennot, joilla kuljetetaan yksinomaan Euroopan unionin jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen läheisiä perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, hallituksen päämiehiä ja ministereitä virallisella vierailulla.

CORSIA:

- 1) valtion tarkoituksiin suoritettut lennot;
- 2) humanitaariset avustuslennot;
- 3) lääkintälennot;
- 4) sotilaslennot;
- 5) palonsammutuslennot;
- 6) lennot ennen humanitaarista avustuslentoa, lääkintälentoa tai palonsammutuslentoa tai sellaisen jälkeen edellyttäen, että tällaiset lennot suoritettiin samalla ilma-aluksella ja että ne olivat välttämättömiä niihin liittyvien humanitaaristen, lääketieteellisten tai palonsammutustoimien toteuttamiseksi tai että ilma-alus oli tällaisen toiminnan jälkeen sijoitettava uudelleen seuraavaa lentoa varten.

Rakennusten, tieliikenteen ja muiden toimialojen päästökauppaan sisältyvä toiminta

Rakennusten ja tieliikenteen alojen on vastattava seuraavia päästölähteitä, jotka on määritelty IPCC:n vuonna 2006 antamissa kansallisia kasvihuonekaasuinventaarioita koskevissa ohjeissa, ja näihin määritelmiin on tehtävä tarvittavat muutokset seuraavasti:

Hiilidioksidi

- a) a) lämmön ja sähkön yhteistuotanto (päästölähdeluokan koodi 1A1a ii) ja lämpölaitokset (päästölähdeluokan koodi 1A1a iii), sikäli kuin ne tuottavat lämpöä tämän kohdan c ja d alakohdassa tarkoitettuja toimintoja varten joko suoraan tai kaukolämpöverkkojen kautta;
- b) b) Tieliikenne (päästölähdeluokan koodi 1A3b), lukuun ottamatta maatalousajoneuvojen käyttöä päällystetyillä teillä;
- c) c) kaupallinen / julkinen (päästölähdeluokan koodi 1A4a);
- d) d) asuinrakennukset (päästölähdeluokan koodi 1A4b).

Muiden alojen on vastattava seuraavia päästölähteitä, jotka on määritelty IPCC:n vuonna 2006 antamissa kansallisia kasvihuonekaasuinventaarioita koskevissa ohjeissa:

- a) a) energiatehollisuus (päästölähdeluokan koodi 1A1), lukuun ottamatta tämän liitteen toisen kohdan a alakohdassa määriteltyjä luokkia;
- b) b) teollisuus ja rakentaminen (päästölähdeluokan koodi 1A2).

Päästökauppadirektiivin artiklan 10 mukaiset huutokauppatulojen käyttökohteet

- a) kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen, myös osallistamalla energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävään maailmanlaajuiseen rahastoon sekä Poznanin ilmastonmuutoskonferenssissa (COP 14 ja COP/MOP 4) toimintavalmiiksi saatettuun sopeuttamisrahastoon, ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutuminen sekä päästöjen vähentämistä ja ilmastonmuutokseen sopeutumista koskevan tutkimuksen ja kehittämisen, myös demonstrointihankkeiden, rahoittaminen, mukaan luettuna osallistuminen Euroopan strategisen energiateknologiasuunnitelman aloitteisiin ja eurooppalaisten teknologiayhteisöjen aloitteisiin;

- b) uusiutuvien energiamuotojen ja sähkönsiirtoverkkojen kehittäminen, jotta voidaan täyttää uusiutuvista lähteistä tuotettua energiaa koskeva unionin sitoumus ja yhteenliitettävyyttä koskevat unionin tavoitteet, ja muiden turvalliseen ja kestäväan vähähiiliseen talouteen siirtymistä edistävien teknologioiden kehittäminen sekä energiatehokkuuden tehostamista asiaan kuuluvissa säädöksissä sovitulla tasolla koskevan unionin sitoumuksen täyttämisen edistäminen, mukaan lukien itse tuotettua uusiutuvaa energiaa käyttävien kuluttajien ja uusiutuvan energian yhteisöjen sähköntuotanto;
- c) toimenpiteet, joilla pyritään välttämään metsäkato ja tukemaan turvemaiden, metsien ja muiden maa- tai meriekosysteemien suojelua ja ennallistamista, mukaan lukien näiden alueiden ja erityisesti merisuojealueiden suojelua, ennallistamista ja parempaa hoitoa edistävät toimenpiteet, sekä lisäämään luonnon monimuotoisuutta edistävää metsitystä ja metsien uudelleenistutusta muun muassa kehitysmaissa, jotka ovat ratifioineet Pariisin sopimuksen, ja toimenpiteet, joilla pyritään siirtämään teknologiaa ja helpottamaan ilmastomuutoksen kielteisiin vaikutuksiin sopeutumista näissä maissa;
- d) hiilidioksidin sitominen metsätoiminnan ja maaperän avulla unionissa;
- e) erityisesti kiinteitä fossiilisia polttoaineita käyttävistä voimaloista ja usealta teollisuuden toimialalta ja toimialan osalta peräisin olevan hiilidioksidin ympäristön kannalta turvallinen talteenotto ja geologinen varastointi, myös kolmansissa maissa, ja innovatiiviset teknologiset hiilenpoistomenetelmät, kuten hiilidioksidin talteenotto suoraan ilmasta ja varastointi;
- f) sellaisiin liikennemuotoihin investointi ja niihin siirtymisen nopeuttaminen, jotka edistävät merkittävästi alan vähähiilistämistä, mukaan lukien ilmastoystävällisten rautateiden matkustaja- ja rahtiliikenteen sekä linjautoliikenteen palvelujen ja teknologioiden kehittäminen, toimenpiteet meriliikennealan vähähiilistämiseksi, mukaan lukien alusten ja satamien energiatehokkuuden parantaminen, innovatiiviset teknologiat ja infrastruktuuri sekä kestävät vaihtoehtoiset polttoaineet, kuten vety ja ammoniakki, jotka tuotetaan uusiutuvista energialähteistä, ja päästöttömät käyttövoimateknologiat sekä sellaisten toimenpiteiden rahoittaminen, joilla tuetaan lentoasemien vähähiilistämistä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen sekä tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen mukaisesti;
- g) energiatehokkuuden ja puhtaan teknologian tutkimuksen ja kehittämisen rahoittaminen tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla aloilla;
- h) energiatehokkuuden, kaukolämpöjärjestelmien ja lämpöeristyksen parantamiseen ja tehokkaisuuteen uusiutuviin kaukolämmitys- ja kaukojäähdytysjärjestelmiin tähtäävät toimenpiteet tai toimenpiteet rakennusten pitkälle menevän ja vaiheittain pitkälle menevän perusparannuksen tukemiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/31/EU (*) mukaisesti alkaen energiatehokkuudeltaan heikoimpien rakennusten perusparannuksesta;
- h a) rahoitustuen tarjoaminen pieni- ja keskituloisiin kotitalouksiin liittyviin sosiaalisiin näkökohtiin puuttumiseksi muun muassa vähentämällä vääristäviä veroja sekä uusiutuvasta sähköstä perittävien verojen ja maksujen kohdennettu vähentäminen;

h b) sellaisten kansallisten ilmasto-osinkojärjestelmien rahoittaminen, joilla on todistetusti myönteinen ympäristövaikutus, joka on dokumentoitu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 (*) 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitetussa vuosittaisessa raportissa.

- i) EU:n päästökauppajärjestelmän hallinnollisten kustannusten kattaminen;
- j) ilmastotoimien rahoitus haavoittuvassa asemassa olevissa kolmansissa maissa, mukaan lukien sopeutuminen ilmastonmuutoksen vaikutuksiin;
- k) taitojen kehittäminen ja työvoiman uudelleenkohdentaminen, jotta voidaan edistää oikeudenmukaista siirtymää ilmastoneutraaliin talouteen erityisesti alueilla, joihin työpaikkojen siirtyminen on eniten vaikuttanut, tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa, ja investoiminen sellaisten työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutukseen, joihin siirtymä mahdollisesti vaikuttaa, mukaan lukien meriliikenteen työntekijät;
- l) mahdolliseen jäljelle jäävään hiilivuodon riskiin puuttuminen CBAM-asetuksen liitteen I soveltamisalaan kuuluvilla toimialoilla siten, että tuetaan näiden toimialojen siirtymää ja edistetään niiden vähähiilistämistä valtiontukisääntöjen mukaisesti.

Huutokauppatulojen käyttökohteiksi katsotaan myös täytäntöön pannut verotukselliset tai rahoitustukipolitiikat, mukaan lukien erityisesti kehitysmaiden osalta tai kansallisia sääntelypolitiikkoja, jotka laajentavat taloudellista tukea, jotka on laadittu a-l kohdissa tarkoitettuja tarkoituksia varten ja joiden arvo vastaa 45 § 1 momentin mukaisesti raportoitavia tuloja.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi